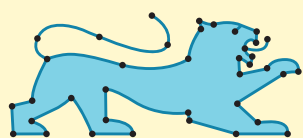




BürgerBus

BürgerBusse in Fahrt bringen

Stationen auf dem Weg zum BürgerBus



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig



Inhalt

1	Einleitung	4
<hr/>		
2	Aufgabe von Bürgerbussen aus Sicht der Landespolitik	10
<hr/>		
3	„Verkehrsregeln“ für Bürgerbusse	12
<hr/>		
4	Formale Grundmodelle – ÖPNV oder nicht?	16
<hr/>		
5	Planung – Wie soll unser Bürgerbus aussehen?	18
5.1	Wo fährt der Bürgerbus?	18
5.2	Wie lange und wie oft fährt der Bürgerbus?	20
5.3	Betriebsform – fest oder flexibel?	22
5.4	Bürgerbus und/oder Taxi?	26
5.5	Wer soll den Bürgerbus nutzen?	27
5.6	Bürgerbus, Bürgerrufauto, Bürgerfahrdienst – drei Grundtypen für Baden-Württemberg	30
<hr/>		
6	Ressourcen – Was brauchen wir?	32
6.1	Wer fährt den Bürgerbus?	32
6.2	Woher kommt das Geld?	34
6.3	Wie soll der Bus aussehen?	39
6.4	Welche Technik brauchen wir sonst noch?	44
<hr/>		
7	Organisation – Wer macht was?	48
7.1	Beteiligte	48
7.2	Der Rechtsträger – Bürgerbusverein oder anders?	50
7.3	Das Thema Gemeinnützigkeit...	54
7.4	Versicherungsfragen	56
<hr/>		
8	Was noch? Die weitere Vorbereitung	58
8.1	Information und Koordination – Was alle wissen müssen	58
8.2	Öffentlichkeitsarbeit – Die Fahrgäste kommen nicht von allein!	60
<hr/>		
9	Anhang	61
9.1	Abkürzungsverzeichnis	61
9.2	Fundstellen wichtiger Gesetze und Richtlinien	61
9.3	Literatur	62
9.4	Investitionsförderung	63
9.5	Weitere Infos und Kontakte	65
9.6	Impressum, Bildnachweise	67

Vorwort



Mit Engagement unterwegs

Baden-Württemberg verfügt über ein gutes öffentliches Verkehrsangebot. Auch der ÖPNV im ländlichen Raum hat in den vergangenen Jahren deutlich an Attraktivität gewonnen. Allerdings verändern sich die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr rasant durch demographischen Wandel sowie durch Änderungen in der Arbeitswelt und im Freizeitverhalten. Gerade der ÖPNV im ländlichen Raum steht angesichts dieser Entwicklungen vor großen Herausforderungen.

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dem ÖPNV auch im ländlichen Raum einen neuen Impuls zu geben und für die kommenden Herausforderungen neu aufzustellen. Sie setzt dabei auf die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und Kommunen sowie auf eine intelligente Kombination weiter entwickelter ÖPNV-Konzepte mit neuen Ideen. Es sind dabei vor allem solche Ideen gefragt, die es ermöglichen, vom Umfang her kleinere Verkehrsströme in Stadtrandbereichen, in kleineren Gemeinden und in ländlichen Regionen, abseits der regionalen Achsen, besser zu bedienen.

Mit Bürgerbussen und Bürgerruffautos soll die Mobilität vor allem in den ländlichen Räumen Baden-Württembergs weiter gestärkt werden. Bürgerbusse verbinden bürgerschaftliches Engagement mit neuen Mobilitätsformen. Durch die Kombination von Ehrenamt, Ortskenntnis und die Kooperation mit Gemeinden, örtlicher Wirtschaft und Verkehrsunternehmen können sie Anschlüsse zum Ver-

kehrsangebot in Bus und Bahn bieten sowie Verbindungen zu ortsnahen Zielen sichern. Zugleich leisten sie einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der örtlichen Identität und sozialen Gemeinschaft. So können und sollen Bürgerbusse den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr in vielfacher Weise ergänzen, aber nicht ersetzen.

Es gibt viele Möglichkeiten, ein Bürgerbusangebot zu entwickeln. Jedes Projekt wird mit viel Kreativität vor Ort aus gestaltet. Dies ist auch gut so, denn so können die lokalen Kenntnisse, Bedürfnisse und Möglichkeiten so gut wie möglich genutzt werden. Es ist aber zugleich sinnvoll, sich frühzeitig zu informieren, denn nicht immer muss „das Rad neu erfunden werden“. Und es gibt einige Grundregeln, die zu beachten sind.

In diesem Sinne soll der vorliegende Leitfaden allen Interessierten Hilfe bei der Einrichtung eines Bürgerbusses geben. Er stellt zahlreiche Beispiele vor, fasst deren Erfahrungen zusammen und gibt praktische Hinweise für die Umsetzung. Ich bin sicher, dass die hier zusammengestellten Informationen Anstoß geben, weitere Bürgerbusprojekte erfolgreich zu verwirklichen.

Winfried Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur

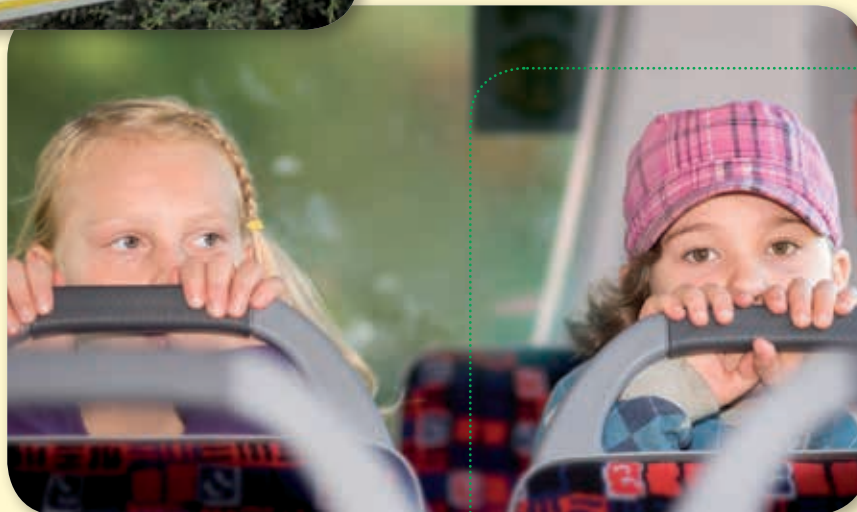
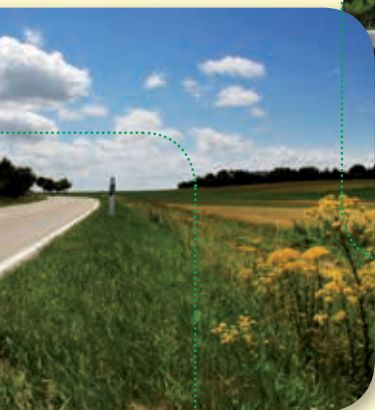


Einleitung

„Bürger fahren für Bürger“ – damit ist das Hauptmerkmal von Bürgerbussen genannt. Ein Bürgerbus verbessert die Mobilität der Menschen und wird von ehrenamtlichen Fahrern geplant und betrieben. Bürgerbusse verkehren dort, wo es genügend Freiwillige für diese Aufgabe gibt und wo eine Lücke im Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) besteht.

So kann das Angebot zu bestimmten Zeiten eingeschränkt sein, Gebiete werden nicht erreicht oder Zielgruppen beim normalen Angebot nicht ausreichend berücksichtigt. Angebotslücken gibt es vor allem in ländlichen Regionen; sie können aber auch in Städten und am Rand von Ballungsräumen bestehen. Mit ihrer Ortskenntnis und Verankerung in der Region wissen die Bürgerbusaktiven sehr gut, wo „der Schuh drückt“. Sie leisten mit ihrem „Nahverkehr von unten“ einen Beitrag, den typischerweise „von oben“ geplanten ÖPNV zu verbessern.

Es gibt viele Anlässe, ein Bürgerbusprojekt zu gründen. Diese Gründe zu kennen ist wichtig, denn die Motivation der Aktiven ist unverzichtbar für den Erfolg. War es früher oft das Bedürfnis nach besseren Verkehrsangeboten oder Geselligkeit im Verein, so ist bei neueren Projekten vermehrt ein soziales Interesse zu beobachten. Der eigene Ort soll für alle Generationen lebenswert sein. Ein Bürgerbus ist schließlich – das zeigt die Praxis in vielfacher Weise – nicht nur ein Verkehrsangebot, sondern bietet auch Gelegenheit für Kontakte und Zusammenhalt.



Hilfe bei Planung und Umsetzung

Von der ersten Idee bis zum rollenden Bürgerbus sind viele Aspekte zu bedenken. Das Angebot ist so zu planen, dass es aus Nutzersicht attraktiv, betrieblich praktikabel und wirtschaftlich ist. Es soll den bestehenden ÖPNV sinnvoll ergänzen. Aber es ist mehr als eine Planungsaufgabe: Mitwirkende müssen gesucht, die Finanzierung gesichert, Genehmigungen eingeholt und zahlreiche Abstimmungsgespräche geführt werden. Der Aufbau eines Bürgerbusses ist daher im Wesentlichen eine Frage von Kommunikation und Kooperationsmanagement.

In der Kombination dieser Aufgaben unterscheidet sich das Engagement für einen Bürgerbus vom Mitmachen in anderen Vereinen und Initiativen. Als Teil des ÖPNV werden an Bürgerbusse und ihre Aktiven eine Reihe von Anforderungen gestellt. Zudem ist Nahverkehr ein hoch regulierter

Bereich mit vielen Akteuren; ein System, das nicht immer gut auf die Sicht von Ehrenamtlichen vorbereitet ist, selbst dann, wenn meist auf konkrete Anfragen hin durchaus Kooperationsbereitschaft besteht. Es sind gerade diese formalen Anforderungen und Abstimmungsprozesse, die bei den Aktiven vor Ort immer wieder zu Unklarheiten führen. Sie empfinden dies leicht als umständlich und fühlen sich in ihrem Engagement nicht genug gewürdigt.

Diese Fragen sind nicht neu, aber sie sind nicht unlösbar, wie nicht zuletzt die vielen umgesetzten Bürgerbusprojekte zeigen. Manche haben ihre Ursache im bundesrechtlichen Rahmen, der nicht ohne weiteres zu ändern ist. Aber auch die Länder können hier gestalten; Kreise und Kommunen die Umsetzung unterstützen.

Aufbau und Ziel des Leitfadens

Mit diesem Leitfaden will das Land allen Interessierten Hilfe bei der Einrichtung von Bürgerbussen geben und Antworten auf die vielen Fragen geben, denen die Aktiven vor Ort immer wieder gegenüber stehen. Zum Einstieg geben wir einen Überblick über das Thema Bürgerbus aus Sicht der Landespolitik (>>> [Kapitel 2](#)) und geben einen Überblick zu den Grundideen sowie den wesentlichen Angebotsformen (>>> [Kapitel 3](#)). Denn es gibt nicht nur „den einen“ Bürgerbus, selbst wenn dieser Begriff hier auch als Sammelbezeichnung verwendet wird. Jedes Projekt wird vor Ort ausgestaltet, aber es ist sinnvoll, sich dabei an den hier vorgestellten Typen zu orientieren.

Anschließend finden Sie verschiedene Abschnitte mit praktischen Informationen zum Vorgehen (>>> [Kapitel 4-7](#)). An verschiedenen Stellen im Text zeigen Ihnen Beispiele erfolgreich umgesetzter Bürgerbusprojekte, wie unterschiedliche Konzepte passgenau für den Bedarf vor Ort umgesetzt werden können. Wir hoffen, dass dieser Leitfaden möglichst viele Fragen beantwortet. Sollten Dinge unklar bleiben, so finden Sie im Anhang Adressen der wichtigsten Ansprechpartner und Auszüge aus relevanten Gesetzen sowie Hinweise zu weiteren Informationsmöglichkeiten.

Unterstützungsangebote

Der Leitfaden ist aber nur eine von mehreren Maßnahmen zur Förderung von Bürgerbussen in Baden-Württemberg. Seit April 2014 ist bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) das Kompetenzzentrum Innovativer ÖPNV für den ländlichen Raum angesiedelt, das neben allgemeinen Informationen auch eine individuelle Beratung zum Thema Bürgerbus anbietet. Dabei arbeitet das Zentrum auch mit dem 2014 gegründeten Landesverband „Pro Bürgerbus Baden-Württemberg“ zusammen, in dem sich die meisten Bürgerbusprojekte zusammengeschlossen haben (>>> [Interview Sascha Binder](#)). Gemeinsam entwickeln das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) und die NVBW außerdem die landesspezifischen Fördermaßnahmen für Bürgerbusprojekte (>>> [Kapitel 6.2 und Anhang](#)) und arbeiten an der Weiterentwicklung der Randbedingungen auf Bundesebene.

Wir danken allen, die diesen Leitfaden durch Auskünfte, Bildmaterial oder andere praktische Unterstützung ermöglicht und ihre Erfahrungen zur Verfügung gestellt haben¹. Besonderer Dank gilt dem Team der Bürgerbusberatung Rheinland-Pfalz, deren Leitfaden zum Teil Vorlage war, und den vielen Aktiven, die schon heute durch ihr Engagement dazu beitragen, in unterschiedlichsten Formen Mobilität vor Ort sicherzustellen.

Die zahlreichen erfolgreichen Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass Bürgerbusse eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV sein können. Die für ein solches Angebot nötigen Schritte sind zu bewältigen. Wir wünschen auch Ihnen bei Ihrem Projekt viel Freude und Erfolg!

¹Ein Verzeichnis der Mitwirkenden finden Sie im Impressum.



NACHGEFRAGT...

„PRO BÜRGERBUS BADEN-WÜRTTEMBERG“

Interview mit Sascha Binder MdL, Präsident des Landesverbands

Wo sehen Sie die Hauptaufgaben von Pro Bürgerbus?

Wir sehen in erster Linie zwei Aufgaben für uns als Landesverband: Wir zunächst sind die Interessenvertretung der Bürgerbusprojekte, insbesondere natürlich gegenüber dem Land, aber auch gegenüber den Herstellern und den kommunalen Spitzenverbänden. Ferner sehen wir uns als Dienstleister für unsere Mitglieder, etwa für fachlichen Austausch und Beratung, und natürlich als Ansprechpartner für neue Bürgerbusprojekte.

Was erwarten Sie vom Land?

Wir wollen erreichen, dass die finanzielle Unterstützung der Bürgerbusprojekte verstetigt wird – bisher wurde dies ja von Jahr zu Jahr entschieden. Und wir wollen ein Mitspracherecht bei der Mittelverwendung. Dazu sind wir bereits in Gesprächen mit dem Land. Es ist zu begrüßen, dass das Land 2015 die Kosten für den „P-Schein“ für ehrenamtliche Fahrer/-innen fördert, aber unser Ziel ist eine strukturelle und langfristig gesicherte Förderung, wie es sie ja etwa in Nordrhein-Westfalen schon gibt. Ein zweites Anliegen ist uns, dass die Förderungsmöglichkeiten für Bürgerbusse gebündelt werden oder es zumindest einen einheitlichen Ansprechpartner gibt, damit man nicht mehr mit verschiedenen Ressorts sprechen muss.

Als mittelfristige Themen sehen wir unter anderem die Gewichts- und Personenzahlgrenze, die wir in Bürgerbussen befördern dürfen. Manche unserer Mitglieder haben immer wieder Kapazitätsprobleme. Das sind aber Dinge, die auf Bundesebene angegangen werden müssen. Hier ist es sinnvoll, sich mit dem Land und den anderen Bürgerbusorganisationen abzustimmen.

Wie ist Pro Bürgerbus organisiert?

Pro Bürgerbus Baden-Württemberg hat derzeit [Januar 2015] 18 Mitglieder. Neben Vorstand und Präsidium haben wir zwei Arbeitskreise gebildet: einen für technische Fragen und Förderungsmöglichkeiten und einen für Marketing, der auch Materialien für die Werbung erstellen wird.

Wer kann Mitglied bei Pro Bürgerbus werden?

Entscheidend ist die ehrenamtliche Tätigkeit, die Mitgliedsprojekte müssen also durch bürgerschaftliches Engagement getragen werden. Wir halten es auch für wichtig, dass es ein verlässliches, öffentliches Angebot ist, wie es klassischerweise beim Linienverkehr der Fall ist. Aber wir sehen auch, dass manche Projekte inzwischen ganz oder teilweise bedarfsgesteuert durchgeführt werden.

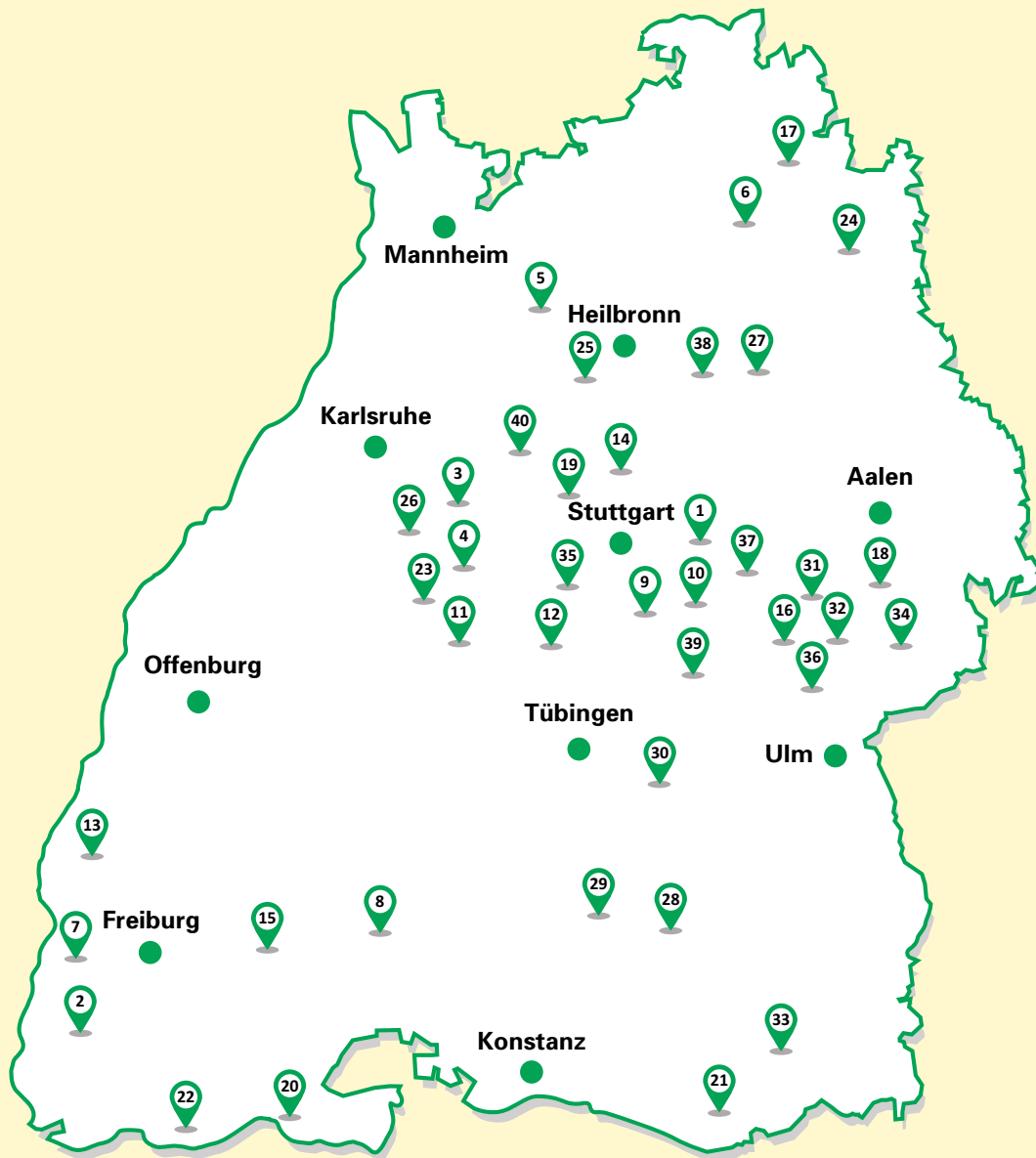
Was kann Pro Bürgerbus an Unterstützung anbieten?

Wir leisten gern praktische Hilfe beim Aufbau neuer Verkehre und unterstützen bei der Suche nach Fördermöglichkeiten. Unsere Mitglieder haben auch viel Erfahrung in Sachen Angebotsgestaltung, Bedarfsabfragen, Wirtschaftsplanung und beim Kontakt zu den Kommunen, die wir gern zur Verfügung stellen.

Es gibt ja in Baden-Württemberg sowohl das Modell des Bürgerbusvereins als auch den direkt bei der Kommune angesiedelten Verkehr. Hat der Verband hier eine Präferenz?

Es gibt ganz unterschiedliche Arrangements. Oft kauft die Stadt den Bus, auch wenn es einen Bürgerbusverein gibt. Die Kommune kann Träger sein, aber meist braucht es auch den Verein, der das ehrenamtliche Engagement organisiert. Auch die Kooperation mit den Busunternehmen ist sehr wichtig.

Bürgerbusse und Bügerrufautos in Baden-Württemberg



1 Aichwald
Name: BürgerBus
Betriebsbeginn: September 2009
Betriebsform: Linie mit Halt auf Wunsch
Verkehrstage: Montag-Freitag

4 Bad Teinach-Zavelstein
Name: Bürgermobil
Betriebsbeginn: Mai 2014
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Freitag

7 Breisach
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Dezember 2012
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag

2 Bad Krozingen
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Juli 2004
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag

5 Bad Wimpfen
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: 2011
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag

8 Dauchingen, Deißlingen
Name: Spurwechsel
Betriebsbeginn: November 2014
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Freitag

3 Bad Liebenzell
Name: Bürger-Rufauto
Betriebsbeginn: April 2013
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Freitag

6 Boxberg
Name: Wir verbinden Boxberg
Betriebsbeginn: März 2014
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Freitag

9 Denkendorf
Name: BBD Bürgerbus Denkendorf
Betriebsbeginn: Februar 2011
Betriebsform: Linie mit Halt auf Wunsch
Verkehrstage: Montag-Freitag

- 10 Ebersbach an der Fils**
Name: Eberbus
Betriebsbeginn: Oktober 2006
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 11 Ebhausen**
Name: Bürgerauto
Betriebsbeginn: Juni 2014
Betriebsform: Linie, tlw. Haustürservice
Verkehrstage: Freitag
- 12 Ehningen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Dezember 2010
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Donnerstag
- 13 Endingen**
Name: Städtlibus
Betriebsbeginn: Mai 2014
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Dienstag, Donnerstag
- 14 Freiberg a.N.**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: April 2006
Betriebsform: Linie, Rückfahrt nach Bedarf
Verkehrstage: Montag, Mittwoch, Freitag
- 15 Furtwangen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Mai 2014
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 16 Heiningen**
Name: Huno
Betriebsbeginn: November 2014
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Freitag
- 17 Igersheim**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: November 2013
Betriebsform: Linie, tlw nach Vorbestellung
Verkehrstage: Mo, Di, Do, Fr
- 18 Königsbronn**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Juni 2011
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag, Mittwoch, Freitag
- 19 Korntal - Münchingen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: April 2010
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 20 Lauchringen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: November 2013
Betriebsform: Linie, tlw. Haustürservice
Verkehrstage: Montag, Donnerstag
- 21 Meckenbeuren**
Name: BürgerMobil
Betriebsbeginn: September 2014
Betriebsform: Linie auf Vorbestellung
Verkehrstage: Montag-Freitag
- 22 Murg**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: September 2014
Betriebsform: Linie mit Halt auf Wunsch
Verkehrstage: Freitag und Samstag
- 23 Neubulach**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: November 2013
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 24 Niederstetten**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Februar 2014
Betriebsform: Linie, Rückfahrt nach Bedarf
Verkehrstage: Dienstag, Donnerstag
- 25 Nordheim**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Mai 2015
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Dienstag, Mittwoch
- 26 Oberreichenbach**
Name: Bürgerrufauto
Betriebsbeginn: April 2012
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Freitag
- 27 Obersulm**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Oktober 2013
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Mittwoch, Freitag
- 28 Ostrach**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: November 2014
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Donnerstag
- 29 Pfullendorf**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: September 2009
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 30 Pfullingen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Mai 2011
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Freitag
- 31 Rechberghausen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: September 2014
Betriebsform: vollflexibel
Verkehrstage: Montag-Freitag
- 32 Salach**
Name: SAMI
Betriebsbeginn: Dezember 2003
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Mo, Di, Do, Fr, Sa
- 33 Schlier**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: 1986
Betriebsform: Linie, nur Schülerverkehr
Verkehrstage: Montag-Freitag
- 34 Steinheim am Albuch**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: September 2012
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag, Donnerstag
- 35 Stuttgart-Botnang**
Name: BOB
Betriebsbeginn: September 2010
Betriebsform: Linie mit Halt auf Wunsch
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 36 Süßen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Mai 2009
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 37 Uhingen**
Name: Uli
Betriebsbeginn: Dezember 2008
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 38 Untergruppenbach**
Name: Citybus
Betriebsbeginn: November 2001
Betriebsform: Linie, Rückfahrt nach Bedarf
Verkehrstage: Dienstag, Freitag
- 39 Wendlingen**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Mai 2013
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Montag-Samstag
- 40 Wiemsheim**
Name: Bürgerbus
Betriebsbeginn: Juli 2011
Betriebsform: Linie
Verkehrstage: Di, Do, Fr

Anmerkung

Diese Übersicht zeigt Bürgerbus- und Bürgerrufautoverkehre in Baden-Württemberg mit einem ehrenamtlich betriebenen, öffentlichen Verkehrsangebot. Soziale Fahrdienste, nichtöffentliche Angebote und durch Unternehmen betriebene Linien sind hier nicht enthalten, auch wenn diese in der Praxis teilweise als Bürgerbus bezeichnet werden.



Aufgabe von Bürgerbussen aus Sicht der Landespolitik

Mobilität ist vielfältig – in ihren Motiven wie Erscheinungsformen. Unterwegssein ist mehr als das Fahren im eigenen Pkw. Der Autoverkehr absorbiert zwar besonders im ländlichen Raum einen Großteil des Verkehrsaufkommens, je nach Situation werden aber trotzdem erhebliche Teile des Verkehrs im so genannten Umweltverbund bewältigt – im Nahbereich unmotorisiert, auf längeren Strecken mit dem öffentlichen Verkehr per Bus und Bahn.

In vielen Regionen ist die Nachfrage nach Alternativen zum Auto in den letzten Jahren stetig gestiegen. Solche Alternativen zu fördern ist daher nicht nur aus ökologischen und sozialen Gründen sinnvoll, sondern auch Ausdruck von Wahlfreiheit und dem Interesse der Bevölkerung. Die Landesregierung sieht daher Erhalt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch im ländlichen Raum als wichtige Aufgabe für die Zukunftsfähigkeit Baden-Württembergs an. Ein Grundangebot im ÖPNV soll im Sinne einer Mobilitätsgarantie alle Gemeinden im Land im Stundentakt erschließen – auch abends und am Wochenende. In manchen Regionen ist ein solcher Standard bereits Realität, oft bestehen aber noch räumliche und zeitliche Lücken.

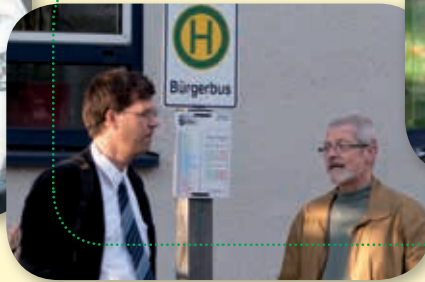
Trotz schwieriger finanzieller Randbedingungen investiert die Landesregierung daher erhebliche Mittel in den Ausbau des Angebots auf Schiene und Straße. Für den ÖPNV auf der Straße, der nach dem ÖPNV-Gesetz Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist, engagiert sich das Land über die Förderung von Regiobuslinien. Sie sollen die Anbindung aller Mittelzentren an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie Lückenschlüsse zwischen Mittelzentren ermöglichen. Das Land erstattet die Hälfte der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung. Antragsteller und Zuwendungsempfänger sind die

Aufgabenträger gemäß ÖPNVG sowie kommunale Zusammenschlüsse, die die Funktion der Aufgabenträger übernehmen. Ziel ist, dass bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 die ersten Regiobuslinien in Betrieb gehen.

Bürgerbuskonzepte sollen daher den bekannten ÖPNV nicht ersetzen, sondern ergänzen. Andernfalls wäre damit kein Fortschritt im Sinne eines besseren Verkehrsangebots verbunden und die Konkurrenzposition des öffentlichen Verkehrs bliebe unverändert. Ein Bürgerbusprojekt kann aber neue Möglichkeiten eröffnen, kleinteilige Mobilitätsbedürfnisse zu bedienen, die durch den herkömmlichen ÖPNV überhaupt nicht erschlossen werden können. Insofern besteht im Prinzip keine Konkurrenz zwischen ÖPNV und Bürgerbus. Trotzdem ist es nötig, die Einsatzbereiche zu beschreiben und voneinander abzugrenzen. Dazu dienen die im folgenden Kapitel vorgestellten Angebotsformen.

Im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg aus dem Jahr 2010 finden sich erstmals Aussagen zum Thema Bürgerbus. Hierzu heißt es

„Das Land wird die kreative Beteiligung ehrenamtlich Tätiger im Bereich des Öffentlichen Verkehrs weiter unterstützen. Das ehrenamtliche Engagement soll sichtbar gemacht, anerkannt und verstärkt werden. Die Trägervereine



von Bürgerbussen können im Rahmen der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten vom Land eine anteilige Finanzierungsbeihilfe bei der Beschaffung notwendiger Fahrzeuge erhalten.“²

Dies wird mit dem vorliegenden Leitfaden und weiteren Maßnahmen aufgegriffen und in systematisierter Form umgesetzt. Bereits seit 2012 hat das Land zusätzliche Mittel im Umfang von 100 000 Euro pro Jahr speziell für Bürgerbusse im Rahmen der Fahrzeugförderung bereitgestellt (>>> Kapitel 6.2).

Im Zuge des demografischen Wandels bekommen Ideen wie ein Bürgerbus, aber auch andere Maßnahmen, eine neue Bedeutung. Kurz gefasst ist mit rückläufigen Schülerzahlen und steigender Motorisierung künftiger Seniorengenerationen zu rechnen, die die Chancen des klassischen ÖV eher verschlechtern. Umgekehrt nimmt mit steigender Lebenserwartung die Anzahl derjenigen zu, die aus Gesundheits- oder Sicherheitsgründen nicht mehr selbst Auto fahren können oder wollen. Sinkende Rentenniveaus können weiter dazu beitragen, die Motorisierung von Senioren zu beschränken.

„Insgesamt wird es somit erforderlich sein, die Angebote des ÖPNV bedarfs- und effizienzorientiert weiterzuentwickeln. Nachfrageänderungen kann durch Anpassungen im Bereich der Linienführung und der Fahrpläne, eine Veränderung der „Gefäßgröße“ (kleinere Busse) oder durch eine Umstellung auf alternative Bedienungsformen wie z. B. Rufbusse begegnet werden.“³

Das Entwickeln solcher Angebote ist aber nur zum Teil eine Frage der Verkehrsplanung – mindestens genauso wichtig ist der soziale Aspekt. Von besonderer Bedeutung sind Ortskenntnis, Kommunikation, Dialogbereitschaft und Flexibilität, um ein Projekt zum Erfolg zu führen.

Die Erfahrung zeigt außerdem, dass viele Projekte weniger aus einem Interesse an Verkehrsfragen entstehen als aus dem Wunsch, etwas für die örtliche Gemeinschaft, den sozialen Zusammenhalt zu tun oder nachbarschaftlicher Hilfe

leisten zu wollen. Bürgerschaftliches Engagement ist eine wesentliche Voraussetzung für den sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft und in Baden-Württemberg traditionell auf hohem Niveau⁴. Mit der im Mai 2014 vorgestellten Engagementstrategie will das Land seine Bürgerinnen und Bürger in ihren vielfältigen ehrenamtlichen Aktivitäten weiter unterstützen. Engagementförderung wird dabei als Querschnittsaufgabe gesehen, denen sich alle Fachministerien in geeigneter Weise widmen müssen. Die Strategie soll

„dazu beitragen, dass alle Menschen in ihren und für ihre unterschiedlichen Sozialräume ein Zugehörigkeitsgefühl und ein Verantwortungsbewusstsein entwickeln können. Sie sollen den sich in den jeweiligen Sozialräumen stellenden Herausforderungen ... autonom und aus eigener Kraft begegnen und diese mitgestalten können.“⁵

Ein gemeinsam auf die Beine gestelltes Bürgerbusprojekt ist – das zeigen vielfache Erfahrungen – ein verbindendes Element und zugleich „rollendes Kommunikationsmittel“ für Fahrgäste und Fahrer.

Das Thema Bürgerbus ist von besonderer Bedeutung für den ländlichen Raum. Die räumliche Konzentration von Einrichtungen (im öffentlichen wie privaten Bereich) hat hier in den letzten Jahrzehnten die Verkehrsabhängigkeit stark erhöht. Die noch vorhandenen Versorgungsangebote zu erhalten und zu sichern erfordert gezieltes politisches Handeln. Das Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (MLR) hat daher im Rahmen der „Landesinitiative Elektromobilität“ Maßnahmen zum Infrastrukturaufbau für die elektromobile Fortbewegung im ländlichen Raum unterstützt, mit deren Hilfe auch einige ehrenamtlich getragener Fahrdienste realisiert werden konnten (>>> Beispiel S. 51).⁶

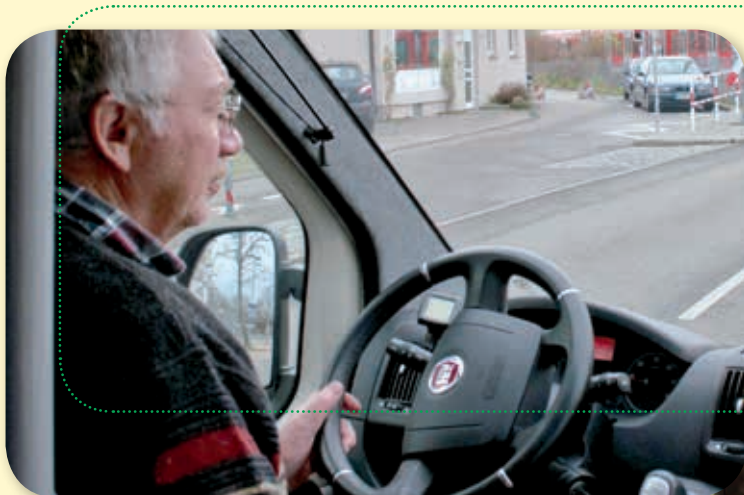
²MUV: Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, S.133

³Landtag Baden-Württemberg: Bericht und Empfehlungen der Enquetekommission „Demografischer Wandel – Herausforderungen an die Landespolitik“, Drs. 13/4900 vom 9.12.05, S.158

⁴Dies zeigen etwa die regelmäßigen Erhebungen im Rahmen des Freiwilligen-surveys (vgl. BMFSFJ 2010).

⁵SM: Engagementstrategie Baden-Württemberg – Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und Bewertung 2014, S.91

⁶Eine Liste der geförderten Projekte enthält Pressemitteilung 72/2013 des MLR vom 30.4.13.



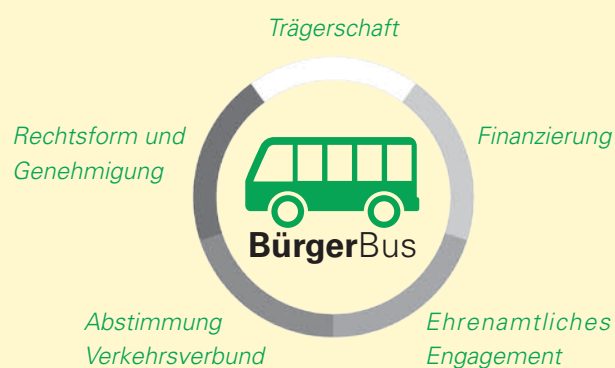
„Verkehrsregeln“ für Bürgerbusse

In den vorangegangenen Abschnitten haben wir Sie über die Ausgangslage der Mobilität im ländlichen Raum informiert und schon einige Informationen zum Kontext in Baden-Württemberg gegeben. Im Folgenden soll es um die Entwicklung von Bürgerbuskonzepten im Detail gehen. Wir möchten Sie mit den wesentlichen Schritten vertraut machen, die erforderlich sind, um ein solches Angebot zu verwirklichen.

Wir beginnen dabei mit der Angebotsidee und der Konzeptentwicklung. Anschließend behandeln wir die weiteren praktischen Fragen, die Thema bei jedem Bürgerbusprojekt sind. Hier ist es wenig sinnvoll, diese nacheinander anzugehen, da viele Fragen von den generellen Bedingungen abhängen und sie auch miteinander in Beziehung stehen (>>> [Schaubild 1](#)). Erfahrungsgemäß ist jeder Bürgerbus (zumindest ein bisschen) anders – und das ist auch ganz in Ordnung.

Wie zuvor beschrieben gibt es unterschiedliche Möglichkeiten für die formale Einordnung von Bürgerbussen, hierzu mehr im folgenden Kapitel. Unabhängig davon gibt es bei der Konzeptentwicklung einige Leitlinien, die Sie beachten sollten:

Schaubild 1: Themen der Bürgerbusentwicklung



Quelle: nexus Institut u.a. 2013, S. 27



Ein Bürgerbus soll bestehende Verkehrsangebote ergänzen, nicht ersetzen

Die verschiedenen Angebote müssen abgestimmt und soweit möglich integriert werden. In den allermeisten Fällen hat das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum Lücken: zu bestimmten Zeiten besteht kein Fahrplanangebot und/oder es werden bestimmte Orte und Bereiche nicht bedient. Hier kann ein Bürgerbus Verbesserungen schaffen. Es macht dagegen aus zwei Gründen wenig Sinn, wenn ein Bürgerbus vor oder nach einem Linienbus auf derselben Strecke verkehrt:

- Das Verkehrsangebot verbessert sich nicht, damit bleibt der ÖPNV unattraktiv.
- Die Wirtschaftlichkeit sowohl des Bürgerbusses wie der bestehenden Angebote ist gefährdet.

Da eine gute Abstimmung somit letztlich im Interesse aller ist, unterstützt das Land besonders solche Verkehrsangebote, die die dafür erforderlichen Vorbereitungen auf sich nehmen („Bürgerbus im ÖPNV“ statt „in genehmigungsfreier Nische“, >>> Kapitel 4).

Es ist daher sehr sinnvoll, sich zu Beginn einen Überblick über bestehende ÖPNV-Angebote (einschließlich „Schulbusse“ und Ruftaxen) zu verschaffen und bei der eigenen Konzeptentwicklung zu berücksichtigen (>>> Tabelle 2, S. 28/29). Bei Unklarheiten geben die Verkehrsunternehmen, Verbände oder für den ÖPNV zuständigen Stellen der Landratsämter hier gern Auskunft. Auch die Genehmigungsbehörden⁷ prüfen bei einem Konzessionsantrag die Abstimmung mit bestehenden Angeboten.

⁷Genehmigungsbehörde in Baden-Württemberg ist abhängig von der Organisation des ÖPNV vor Ort entweder der Landkreis oder das örtlich zuständige Regierungspräsidium. Im Zweifel gibt das Landratsamt darüber Auskunft.

Ein Bürgerbus soll eine sinnvolle Ergänzung sein

Fahrzeiten und Fahrziele sind so zu wählen, dass sie den Verkehrsbedürfnissen der Menschen bestmöglich entgegenkommen. Die Erfahrung zeigt, dass Bürgerbusse hier oft Vorteile gegenüber anderen Formen des ÖPNV haben, weil sie die örtlichen Bedingungen (etwa Standorte und Öffnungszeiten von Geschäften, Arztpraxen, wichtige Veranstaltungen usw.) kennen und berücksichtigen. Auch in der Flächenerschließung (Anbinden kleiner Siedlungen und Wohngebiete) hat der Bürgerbus Stärken. Ferner sollte der weiterführende ÖPNV berücksichtigt werden: Bahnhöfe bzw. wichtige Haltestellen überörtlicher Buslinien sollten angefahren und die Fahrzeiten auf günstige Anschlüsse abgestimmt werden, damit der Bürgerbus auch für längere Fahrten benutzt werden kann. Dies gilt auch dann, wenn die meisten Fahrgäste mit dem Bürgerbus direkt an ihr Ziel gelangen.

Wir haben im Folgenden eine Checkliste (>>> Tabelle 2, S. 28/29) für Sie bereitgestellt, in der die wichtigsten Kriterien für das Angebotskonzept zusammengestellt sind.

Natürlich kann es zwischen diesen Anforderungen auch Konflikte geben. Kein Bürgerbus kann an zwei Orten zugleich sein. In solchen Fällen müssen die Beteiligten überlegen und abwägen, welche Bedürfnisse Vorrang haben sollen. Oft gibt es auch Möglichkeiten, durch kleine Änderungen in der Planung gute Kompromisse zu schließen. Auch hier helfen Ortskenntnis und ggf. die Erfahrung der Verkehrsunternehmen. Eine „Patentlösung“ dafür gibt es allerdings nicht.

Alle sollten von besserer Mobilität profitieren!

Bei vielen Bürgerbusprojekten bilden „jung gebliebene“ Senioren den Hauptstamm der Aktiven und ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Personen die Hauptgruppe der Fahrgäste. Im Zuge des demografischen Wandels wird sich dies vermutlich noch verstärken. Die von Bürgerbussen oft gebotene gute Flächenbedienung und die persönliche Atmosphäre kommen den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zweifellos entgegen.

Der Mangel an Verkehrsangeboten im ländlichen Raum betrifft jedoch auch andere Teile der Bevölkerung. Das Fahren von Kindern zu privaten Terminen („Taxi Mama“) ist für viele Eltern – auch das zeigt die Erfahrung – mit hohem Zeit- und Koordinationsaufwand verbunden. Auch Einkaufsgelegenheiten und andere Ziele müssen mitunter von Menschen besucht werden, die (evtl. nur momentan) kein Auto zur Verfügung haben.

Es ist daher wenig sinnvoll, einen Bürgerbus von vornherein als reines „Seniorenverkehrsmittel“ zu entwickeln. Vielmehr sollten auch andere Personengruppen als Kunden gewonnen und idealerweise auch zum Mitmachen beim Bürgerbus motiviert werden. Je umfassender das Angebot ist und je besser es bekannt gemacht wird, umso mehr kann es auch genutzt werden!



Bild 1: Auch Kinder und Jugendliche sind potenzielle Fahrgäste des Bürgerbusses.

Ein Bürgerbus braucht Zeit

Die zahlreichen Bürgerbusprojekte zeigen, dass bürgerschaftliches Engagement auch im ÖPNV gut aufgehoben ist. Trotzdem sollten Sie sich bewusst sein, dass das Mitmachen bei einem Bürgerbus sich in manchem von anderen ehrenamtlichen Aktivitäten unterscheidet. Die Aktiven brauchen insbesondere Zeit und auch Geduld. Dabei geht es weniger um die absolut benötigte Zeit für den Fahrdienst (hierzu siehe unten). Wichtig ist eher die Bereitschaft zu einem regelmäßigen Engagement über einen längeren Zeitraum, aus mehreren Gründen:

- Der Bürgerbus ist Teil des öffentlichen Verkehrs. Damit ist die Erwartung verbunden, dass der Verkehr dauerhaft und zuverlässig bereitgestellt werden kann. Eine „Betriebspflicht“ besteht je nach Form auch formal (>>> Kapitel 4), auf jeden Fall aber aus der Verpflichtung gegenüber der Öffentlichkeit. Die Bürgerbus-Aktiven müssen genug (personelle) Ressourcen haben, um dies sicherzustellen.
- Die Vorbereitung des Bürgerbusses braucht Zeit: Die nötigen Planungsschritte, Abstimmungen, Trainingsmaßnahmen usw. erstrecken sich nach aller Erfahrung über mindestens ein, eher zwei Jahre. Dieser Zeitbedarf ist auch mit viel Engagement kaum zu reduzieren und sollte daher nicht zu Frustration führen!
- Die Kunden brauchen Zeit: Gerade im ländlichen Raum kennen viele Menschen den ÖPNV nur noch als „Schulbus“ und haben seit langem keine eigene Erfahrung mehr mit Bus- oder Bahnfahrten gemacht. Ihre Alltagsgewohnheiten sind auf das Auto ausgerichtet. Diese Routinen zu verändern braucht viel Zeit. Selbst in städtischen Kontexten ist von einem Jahr „Umgewöhnungszeit“ auszugehen, bis neue Verkehrsangebote ihren Kundenstamm gefunden haben, im ländlichen Raum und bei eher kleinen Maßnahmen wie einem Bürgerbus dauert es eher noch länger. Geduld und ständige Öffentlichkeitsarbeit sind daher auch in der Startphase nötig.



NACHGEFRAGT...

BÜRGERMOBIL BAD WIMPFEN

Interview mit Rudi Holzmann und Reinhold Korb vom Bürgerbusverein sowie Claus Brechter, Bürgermeister

Was war bei Ihnen der Anlass, einen Bürgerbus einzurichten?

Wir hatten 2008 bis 2009 einen Demografieprozess in der Stadt, in dem unter anderem in einer AG Mobilität Ideen entwickelt wurden. Dabei wurde etwa eine Mitfahrzentrale oder eben ein Bürgerbus diskutiert. Unser damaliger Feuerwehrkommandant Herr Korb hat sich dem Aufbau des Verkehrs angenommen und zusammen mit Herrn Holzmann das Projekt in der Anfangszeit wesentlich vorangetrieben. Herr Korb hat zum Beispiel zehn ehemalige Feuerwehrleute als Fahrer mitgebracht. Wir haben auch Bad Krozingen besucht und konnten dort ein Fahrzeug zu Probezwecken (aus Akzeptanzgründen) für einen bestimmten Zeitraum ausleihen.

In Bad Wimpfen beteiligt sich auch eine Reihe von Geschäften am Bürgerbus, wie funktioniert das?

Ja, wir geben Fahrgutscheine an eine Reihe von Geschäften ab, etwa Edeka und Rewe, aber auch andere, insgesamt 11. Die Läden kaufen diese bei uns zum normalen Fahrpreis und geben sie dann ihren Kunden ab einem Mindesteinkaufswert gratis dazu. Zum Beispiel haben wir letztes Jahr (2013) an Rewe 580 Gutscheine verkauft, was den Umsatz von mindestens 11 600 Euro gebracht hat.

Das Bürgermobil macht aber nicht nur Linienerverkehr. Was haben Sie noch im Angebot?

Wir machen auch einmal im Monat Stadtrundfahrten, da kommt entweder ein Stadtführer von der Touristinformation dazu oder ein Bürgerbusfahrer, der auch ausgebildeter Stadtführer ist. Wir fahren als Sonderfahrt am Samstagnachmittag und nehmen dafür den normalen Fahrpreis von der Tourist-Info, das heißt, wir bekommen den üblichen Euro für die Fahrt. Die Fahrgäste zahlen den Preis für die Rundfahrt mit Führung an die Touristinformation.

Ihr Bürgerbus macht morgens und mittags Kindergartenfahrten. Wie ist das organisiert?

Das zu integrieren war von Anfang an Teil des Konzepts – vorher haben wir als Stadt das an ein Busunternehmen vergeben, was uns pro Jahr etwa 20 000 Euro gekostet hat. Von daher war der Bürgerbus sozusagen eine WinWin-Situation für die Stadt. Die eingesparten Kosten waren ein wesentlicher Beitrag für die Finanzierung. Daneben gab es großzügige Unterstützung durch Werbepartner, damit war Bus faktisch finanziert. Etwa 18 % unserer Fahrgäste sind Kinder, die wir zur Kita bringen. Die Kitafahrten sind jeweils zu Schichtbeginn, damit ist das zugleich eine Kontrolle für die Fahrer, ob sie Dienst antreten – denn die Eltern melden sich gleich, wenn die Kinder nicht abgeholt werden. Der Kita-Verkehr wird durch die Stadt finanziert, da er ursprünglich entstanden ist, als die städtische Kita in dem Ortsteil aufgegeben wurde. Die Eltern bezahlen nichts extra für den Bus außer dem Kita-Kostenbeitrag.

Müssen Sie dafür besondere Regeln beachten?

Die Kinder werden von den Kita-Personalen in den Bus gebracht, der Busfahrer schnallt sie an. An den zwei Zielhaltestellen werden sie von den Eltern abgeholt. Der Bus ist für diesen Verkehr mit Kindersitzschalen für jeden Sitz ausgerüstet. Die legt der Fahrer vor der Fahrt auf und verstaut sie wieder im Gepäckraum, bevor der normale Linienverkehr beginnt.

Für die Fahrereinsatzplanung haben Sie ein Online-Dokument – wie funktioniert das?

Ein Verwandter von mir hat mir den Tipp gegeben und eines unserer Mitglieder hat eine Excel-Tabelle bei Google-Docs eingerichtet (>>> Bild 18, S. 46). Die Tabelle zeigt uns jeweils für drei Monate, wie viele Schichten noch zu besetzen sind, welche Fahrer wie viele Schichten fahren und wer an welchem Tag Dienst hat. Alle Fahrer haben darauf Zugriff.



Formale Grundmodelle – ÖPNV oder nicht?

Es gibt viele Möglichkeiten, ein Bürgerbusangebot zu gestalten. In den folgenden Abschnitten werden die Fragen ausführlich behandelt, die bei der Konzeptentwicklung zu berücksichtigen sind. Die Ausführungen sollen Ihnen helfen, eine vor Ort sinnvolle und machbare Lösung zu finden. Zunächst möchten wir aber kurz auf die unterschiedlichen formalen Randbedingungen eingehen, die für alle Projekte gelten.

Zwei Wege zur Umsetzung

Grundsätzlich können Bürgerbusse in zwei formalen Konstellationen eingerichtet werden:

- entsprechend der für den öffentlichen Personennahverkehr geltenden Kriterien des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
- außerhalb des ÖPNV in Erweiterung der für das private Mitnehmen von Personen im Pkw geltenden Anforderungen

Wesentlicher Unterschied ist, dass im „Bürgerbus im ÖPNV“ ein Fahrpreis bis zur Höhe des ortsüblichen Verbundtarifs erhoben werden darf. Hinzu kommen einige Steuervorteile. Damit ist eine wesentliche Grundlage für einen wirtschaftlich dauerhaft tragfähigen Betrieb gegeben (>>> Kap. 6.2). Beim Bürgerbus in der so genannten „genehmigungsfreien Nische“ sind dagegen nur Spenden oder geringfügige Unkostenbeteiligungen möglich. Umgekehrt sind die qualitativen Anforderungen an den „Bürgerbus im ÖPNV“ höher, was besonders in der Vorbereitungs-

phase zu einem gewissen Mehraufwand und Ausgaben führt (>>> Tabelle 1, S. 17).

Bürgerbusse „im ÖPNV“ bieten daher bessere Voraussetzungen für einen dauerhaften Betrieb und durch ihre größere Sichtbarkeit und Abstimmung mit weiteren Verkehrsangeboten einen größeren Nutzen für die Allgemeinheit. Das Land begrüßt daher besonders den Aufbau solcher Angebote und unterstützt diese gezielt im Rahmen seiner Fördermaßnahmen (>>> Kapitel 6.2-6.3). Diese sind auch darauf gerichtet, den Umgang mit den speziellen Anforderungen der ÖPNV-Integration zu erleichtern.

Die Frage der formalen Einordnung ist weitgehend unabhängig von der Frage, wie das Angebot konkret gestaltet wird. Grenzen liegen in der zulässigen Größe des Fahrzeugs und in der mit den verfügbaren Mitteln machbaren Leistungen. Jenseits davon lassen sich Angebote linienbezogen oder flexibel, öffentlich oder teilöffentlich und mit unterschiedlichem Grad der Integration in den „großen“ ÖPNV gestalten. Das nächste Kapitel geht den dabei zu bedenkenden Fragen nach.



Tabelle 1: Merkmale der formalen Angebotsformen

	Bürgerbus im ÖPNV	Bürgerbus in „genehmigungsfreier Nische“
Betriebsform	Linienverkehr nach festem Fahrplan oder voll/teilweise flexibel und auf Vorbestellung	meist vollflexibel
Zielgruppe	Öffentlichkeit insgesamt (Verkehr nach §42) ^(a) oder beschränkt auf bestimmte Gruppen/Fahrzwecke (Verkehr nach §43)	gemäß lokaler Ausgestaltung ^(b)
Fahrtpreis (vgl. Kap. 6.2)	ja	nein
Abstimmung mit Verkehrsunternehmen (örtliche Buslinien)	erforderlich (Einordnung in System der Konzessionen, Aufgabenteilung)	nicht erforderlich, aber sinnvoll
Führerschein zur Fahrgastbeförderung	erforderlich	nicht erforderlich ^(c)
mögliche Fahrzeuggröße	8 Fahrgastplätze + Fahrer (kleinere Fahrzeuge möglich, aber selten)	8 Fahrgastplätze + Fahrer (häufig kleinere Fahrzeuge)

Anmerkungen: (a) In Ausnahmefällen kann auch ein auf bestimmte Gruppen bzw. Fahrtzwecke beschränkter Verkehr nach §43 PBefG genehmigt werden. – (b) Ein für die Allgemeinheit zugänglicher Verkehr ist grundsätzlich von Vorteil (vgl. Teil 3). – (c) Die Anbieter des Verkehrs sind trotzdem gehalten, für die gesundheitliche Eignung des Fahrpersonals zu sorgen. – Zu Unterschieden in den Finanzierungsmöglichkeiten siehe im Detail Tabelle 4 im Abschnitt 6.2



Planung – Wie soll unser Bürgerbus aussehen?

Im Folgenden möchten wir Ihnen weitere Aspekte und Fragen nennen, die ausgehend von den vorgenannten Grundgedanken bei der weiteren Entwicklung des Angebotskonzepts helfen. Die einzelnen Textabschnitte sind dabei kurz gehalten, dazu gehören jeweils Teile von Tabelle 2 (S. 28/29). Diese können Sie auch kopieren und für die Arbeit in Ihrer Gruppe verwenden. Es empfiehlt sich übrigens, die hier genannten Fragen nicht nur im Kreis der Bürgerbusaktiven zu besprechen, sondern alle Bürgerinnen und Bürger als potenzielle Fahrgäste in die Überlegungen einzubeziehen. Günstig dafür ist ein Workshop, in dem die Ideen gesammelt werden – je mehr daran teilnehmen, desto mehr Vorschläge werden zusammenkommen!

5.1 Wo fährt der Bürgerbus?

Hierunter ist zunächst die Frage zu verstehen, in welchen Orten (Dörfer, Weiler, Hauptorte, evtl. Stadtteile) der Bus verkehren soll. Die Benennung der Orte ist hilfreich, um im nächsten Schritt Ansprechpartner zu finden und weitere Mitwirkende (interessierte Bürger, aber auch Werbepartner/Sponsoren) zu suchen. Diese müssen zwar nicht ausschließlich aus dem Bedienungsgebiet stammen, der Erfahrung nach ist dies aber meist der Fall.

Aus funktionaler Sicht ist es nicht sinnvoll, das Bedienungsgebiet nur nach politischen Grenzen festzulegen, da die

Verkehrsbeziehungen oft über das Gebiet von Gemeinde oder Landkreis hinwegreichen, wenn etwa ein wichtiges Einkaufszentrum oder der nächste Bahnhof „grade jenseits der Grenze“ gelegen sind. Diesen Interessen sollte möglichst entsprochen werden. Trotzdem sind besonders die Kommunen wichtige Partner in der Umsetzung und können auch Träger des Bürgerbusses sein (>>> Kapitel 7.2). Zudem haben sie meist eine Größe (in Einwohnern), die ein Bürgerbus sinnvoll bedienen kann. Es bietet sich daher an, das Thema Bürgerbus zunächst auf Gemeindeebene zu diskutieren.



Größe des Bedienungsgebiets

Die Zahl der Einwohner im Verkehrsgebiet ist zum einen ein Indikator für das Verkehrsaufkommen, zum anderen für das Potenzial möglicher Mitstreiter. Hierfür gibt es keine festen Richtwerte. Aus den umfangreichen Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen werden für einen Bürgerbus mindestens 7 500 Einwohner (alle Altersgruppen) empfohlen, unter denen etwa 20 Aktive für den Bürgerbusverkehr gefunden werden sollten. In Baden-Württemberg und anderen Bundesländern finden sich aber auch „kleinere“ Lösungen mit geringerem Kundenpotenzial. Hierbei handelt es sich meist um Verkehre, die nur an einzelnen Wochentagen angeboten werden, während in Nordrhein-Westfalen ein Angebot von Montag bis Freitag oder Samstag üblich ist.

Konkrete Fahrziele

Neben den Orten sind die konkreten Fahrziele und -strecken festzulegen. Die Tabelle nennt dazu die wesentlichen Punkte; wichtig ist es, sowohl die Wohngebiete als auch

die Attraktionspunkte in die Planung einzubeziehen. Es hat sich bewährt, mit wichtigen Zielen wie Geschäften oder Arztpraxen auch schon in der Planungsphase Kontakt aufzunehmen.

Die Frage nach Sponsoren wird in Zusammenhang mit der Finanzierung nochmals behandelt (>>> Kapitel 6.2). Die Angebotsgestaltung sollte sich dagegen nicht danach richten, ob ein bestimmtes Geschäft den Bürgerbus unterstützt. Leitlinien sollten die Bedürfnisse der Fahrgäste und ein praktikables Angebotskonzept sein. Restriktionen der Art wie „Wenn Supermarkt A auf unserem Fahrzeug wirbt, dürfen wir Supermarkt B nicht mehr anfahren“ widersprechen dem Geist eines öffentlichen Verkehrsangebots.

Für Verkehre in der „genehmigungsfreien Nische“ (>>> Kapitel 4) ist eine detaillierte Abgrenzung von Bedienungsgebiet und -zeit zwar nicht vorgeschrieben, aber dennoch nötig, um den Betrieb im Alltag planen und realisieren sowie um den potenziellen Kunden klar mitteilen zu können, für welche Fahrten der Dienst benutzt werden kann.

5.2 Wie lange und wie oft fährt der Bürgerbus?

Leitlinien für die Abgrenzung des Bedienungsgebiets und Festlegung des Verkehrsangebots sind:

- untere Grenze: Im Gebiet müssen genug Fahrtwünsche anfallen, um Fahrzeug und Aktive auszulasten und den Aufwand für einen Bürgerbusverkehr zu rechtfertigen. Dies gilt besonders bei Neuanschaffung des Fahrzeugs. Wenn das Verkehrsaufkommen für einen täglichen Verkehr nicht ausreicht, sollten Sie überlegen, ob der Bus auch andere Aufgaben übernehmen oder mit anderen Organisationen (z.B. Kirchengemeinde, Vereine) geteilt werden kann (vgl. Bsp. Deizisau). Ein kleines Bedienungsgebiet bedeutet meist außerdem, dass nur wenige Ziele innerhalb des Gebiets liegen und somit ein vergleichsweise hoher Kilometeraufwand entsteht, wenn Fahrten nach „außerhalb“ nötig sind, um Ärzte, Verwaltungen u.ä. zu erreichen.
- obere Grenze: In der Regel steht für den Bürgerbus nur ein Fahrzeug mit gegebener Kapazität (max. 8 Fahrgastplätze) zur Verfügung. Auch die Zahl aktiver Fahrerinnen und Fahrer ist begrenzt und bestimmt die pro Woche möglichen Angebotsstunden. Dies gilt unabhängig von der formalen Angebotsform und der Wahl der Betriebsweise (fest/flexibel). Das mögliche Fahrtenangebot hängt dann weiter von der Fläche des Gebiets ab: In einer ausgedehnten Gemeinde kann der Bus vermutlich an einem Vormittag oder Nachmittag nur eine Hin- und Rückfahrt unternehmen oder einen Teil der Orte im Wechsel bedienen, während bei einem kompakteren Gebiet (etwa innerhalb einer Gemeinde wie in Pfullingen, >>> [Beispiel S.53](#)) vielleicht ein Stundentakt angeboten werden kann.

Probefahrten helfen

Die erforderlichen Fahrzeiten sollten durch Probefahrten ermittelt werden. Dabei ist auch zu bedenken, dass von den ehrenamtlichen Fahrkräften nicht dieselbe Routine und Ausdauer erwartet werden kann wie von professionellem Personal. Trotzdem darf das Fahren für sie nicht zum Stress werden!

Es hat sich daher bewährt, Bürgerbusfahrpläne so zu gestalten, dass sie ausreichend kurze Pausen zur Erholung und zum Ausgleich von Verzögerungen enthalten – pro Stunde reiner Fahrzeit mindestens fünf, besser zehn Minuten. Außerdem sollten die Dienste (Fahrschichten) nicht zu lang sein – als Obergrenze gelten 4 bis 4,5 Stunden, >>> [Kasten „Lenk- und Ruhezeiten“](#).



Bild 2: Der Aufwand für das Einrichten fester Haltestellen kann durch Mitbenutzung vorhandener Masten gesenkt werden (hier in Stuttgart-Botnang, Foto: Martin Schiefelbusch)

Stichwort: Lenk- und Ruhezeiten

Für das Führen von Fahrzeugen als Tätigkeit gibt es zum einen zeitliche Obergrenzen nach dem Arbeitszeitgesetz, zum anderen zusätzlich strengere Vorgaben nach der Fahrpersonalverordnung. Diese sind zwar für den öffentlichen Verkehr mit Pkw (also auch mit Bürgerbussen) nicht bindend. Es empfiehlt sich aber trotzdem, die dort genannten Grenzen bei der Planung und Einteilung des Fahrpersonals nicht zu überschreiten:

- maximale tägliche Arbeitszeit lt. Arbeitszeitgesetz 8 Stunden, Verlängerung bis 10 Stunden möglich, so lange sich im Halbjahresdurchschnitt ein Mittelwert von 8 Stunden ergibt
- maximale ununterbrochene Fahrzeit: 4,5 Stunden, danach Pause von 45 Minuten, alternativ Pausen von 15 und 30 Minuten innerhalb der 4,5 Stunden
- Mindestruhezeit zwischen zwei Fahrdiensten von 11 Stunden

Die allermeisten Bürgerbusverkehre haben schon auf Grund ihres Fahrplans keine Schwierigkeiten, diese Anforderungen zu erfüllen. Unabhängig davon ist es sinnvoll, gewisse Reservezeiten im Fahrplan zum Ausgleich von Verspätungen etc. vorzusehen. Diese zählen zwar nicht als Pausen im rechtlichen Sinn, bieten aber trotzdem eine kleine Erholungsmöglichkeit.

NACHGEFRAGT...

MURG – BÜRGERBUS AM ABEND

Interview mit Moni Duttlinger, Initiative „Murg im Wandel“; Arbeitsgruppe Mobilität

Wie kamen Sie auf die Idee, einen Bürgerbusverkehr für die Abendstunden einzurichten?

Die Idee ist vorletztes Jahr im Zuge von Bürgerversammlungen entstanden, bei der die Erstellung des Klimaschutzkonzeptes für die Gemeinde diskutiert wurde. Es gab thematische Arbeitsgruppen, dabei haben sich dann auch Leute gefunden, für die die Mobilität in der Gemeinde wichtig war.

Dabei wurde das Problem identifiziert, dass der Busverkehr vom Bahnhof in die Ortsteile ab 19 Uhr eingestellt wird. Die Route durch alle Ortsteile erstreckt sich über 8 km und 400 Höhenmeter. In der Arbeitsgruppe fanden sich 7 Leute die dann recherchiert haben, was zu tun ist. Unter anderem hatten wir Kontakt zum Bürgerbus Bad Krozingen und zum Landratsamt in Waldshut-Tiengen, die uns wertvolle Tipps geben konnten. Die Gemeinde hatte damals schon den Elektro-Pkw, und bei einem Gespräch mit Bürgermeister und Amtsleiter kam die Idee auf, uns dieses Fahrzeug für die Anfangszeit zur Verfügung zu stellen. Um überhaupt den Bedarf in der Bevölkerung zu erfahren, wurde in allen vier Ortsteilen eine Umfrage von Tür zu Tür, von vier Mitmachern der Arbeitsgruppe, durchgeführt.

War es schwierig, für diese Zeiten Fahrer zu finden?

Der Einsatz am Abend war kein besonderes Problem. Wir hatten im Juni eine Infoveranstaltung zum Einsatz als Fahrer, zu der wir über das Gemeindeblatt eingeladen haben. Anfangs meldeten sich vier Interessenten, jetzt sind es schon zehn, die alle den Personenbeförderungsschein gemacht haben. Das Landratsamt hat uns empfohlen, nicht gleich zu sehr in die Vollen zu gehen, weshalb wir uns erst mal auf das Wochenende beschränkt haben.

Sie benutzen ein Fahrzeug der Gemeinde, wie haben Sie die Übergabe geregelt?

Das Fahrzeug ist von der Gemeinde geleast, wir bieten daher den Fahrdienst gratis an – sonst hätte die Versicherung angepasst werden müssen. Wir haben einen eigenen Schlüssel für Auto, die Garage und für das WC am Bahnhof, die holt sich der/die jeweilige Fahrer/in an einem vereinbarten Ort der für alle zugänglich ist.

Wer ist für Wartung und Pflege verantwortlich?

Ab und zu kümmert sich jemand von uns darum, das Auto mal innen zu reinigen, ansonsten liegt die technische Wartung in Händen der Gemeinde.

Was haben Sie bisher für Erfahrungen mit den Fahrgästen gemacht?

Wir fahren alle Altersgruppen, nicht nur vom Zug in die Ortsteile, sondern es gibt auch eine ganze Menge Fahrgäste zwischen den Ortsteilen. In den ersten vier Wochen hatten wir 84 Fahrgäste, die Reaktionen waren durchweg positiv. Man merkt, wenn schlechtes Wetter ist oder die Bahn streikt, dann sind die Leute nicht soviel unterwegs.



Bild 3: „Schlüsselübergabe“ bei der Einweihung des Bürgerbus Murg (Foto: Martin Schiefelbusch)

5.3 Betriebsform – fest oder flexibel?

Im ländlichen Raum gibt es viele kleinteilige Verkehrsbeziehungen innerhalb wie zwischen den Orten. Der traditionelle ÖPNV konzentriert sich auf Verkehre mit großen Fahrzeugen entlang der Durchgangsstraßen und ist für kleinteilige Aufgaben oft nicht allzu gut geeignet. Die Frage, ob ein öffentliches Verkehrsangebot als herkömmlicher Linienverkehr (mit festem Fahrplan und festen Haltestellen) oder flexibel gestaltet wird, ist daher von großem Interesse. Sie ist aber nicht nur für Bürgerbusse zu beantworten.

Beide Möglichkeiten haben Vor- und Nachteile, die hier nicht in allen Details dargestellt werden können – wir verweisen hier auf andere Planungseinfäden, etwa das 2009 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV“ (Böhler u.a. 2009), das auch online verfügbar ist. Daher beschränken wir uns hier auf einige grundlegende Fragen und Aspekte, die im Zusammenhang mit Bürgerbussen besonders zu beachten sind. Die für Baden-Württemberg definierten Angebotstypen sind in [Kapitel 5.6](#) beschrieben.

Flexibilität in unterschiedlicher Form

Zunächst: es gibt zwar „den klassischen Linienverkehr“, aber nicht „den“ flexiblen ÖPNV, sondern eine Vielzahl von mehr oder weniger fahrplangebundenen Formen. [Schaubild 2 \(>>> S. 25\)](#) zeigt die wichtigsten Gestaltungsmöglichkeiten. Zudem kann auch der Linienbetrieb mit Haltestellen flexibler gestaltet werden:

- Haltestellen können hinzugefügt werden – sowohl entlang der Durchgangsstraßen wie auch an Stichstrecken. Zuständig sind die Gemeinden in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und evtl. weiteren Straßenverkehrsbehörden. Für neue Haltestellen fällt daher ein gewisser Aufwand an (für Genehmigung, Bau und Unterhalt, [>>> Bild 2, S. 20](#)). Andererseits zeigen feste Haltestellen potenziellen Kunden, dass hier ein Verkehrsangebot besteht und haben somit eine gewisse Werbewirkung.
- Das Ein- und Aussteigen außerhalb von Haltestellen kann auch im Linienverkehr zugelassen werden, selbst wenn viele Verkehrsunternehmen dies nicht oder nur zu bestimmten Zeiten anbieten. Dies sollte bereits im Genehmigungsantrag geklärt werden. Beispiele für diese Lösung sind die Bürgerbusse in Denkendorf und Stuttgart-Botnang ([>>> Beispiel S. 23 und S. 51](#)).

Grundsätzlich sind Bürgerbusse durch die kleinen Fahrzeuge flexibler als normale Busse, was auch aktiv genutzt werden sollte, um im wörtlichen Sinne „näher“ an die Kunden zu kommen. Dabei sind natürlich die allgemeinen Straßenverkehrsregeln zu beachten. Gerade für mobilitäts eingeschränkte Fahrgäste ist außerdem wichtig darauf zu achten, dass am jeweiligen Halteort das Ein-/Aussteigen bequem und gefahrlos möglich ist und der Bus dazu auch etwas länger stehen kann, ohne den Verkehr aufzuhalten.

Abstimmung statt Konkurrenz

Auch für flexible Angebote gilt, dass sie sich in das Gesamtangebot an Verkehrsleistungen sinnvoll einordnen müssen ([>>> Kapitel 3](#)). Dies kann auf verschiedene Weise geschehen: Entweder werden Bedienungsgebiete und -zeiten festgelegt, in denen es keine anderen parallelen Angebote gibt. Oder es wird ein Gebiet definiert, in dem auch Linien(bus)fahrten unterwegs sind, dann aber nur Aufträge angenommen, die in einem Mindestabstand (sinnvoll ist hier 1 Stunde) zu solchen Fahrten liegen. Die meisten Bürgerrufautos arbeiten nach dem zweiten Prinzip ([>>> Kapitel 5.6](#)). Für Fahrgäste mit erheblichen Mobilitätseinschränkungen sind Ausnahmen von dieser Abstandsregel möglich.

Weitere Bedingungen und Auflagen:

Die Fahrgäste dürfen den Bürgerbus nur an den festen Haltestellen betreten oder verlassen. Im Rahmen des Service „Wink und Fahr“ ist ein Ein- und Ausstieg auch zwischen den Haltestellen möglich. Ein solcher Halt setzt u.a. voraus, dass der genehmigte Linienweg nicht verlassen wird, die Verkehrs- und Betriebslage dies erlaubt und ein Halt den §§ 12 und 18 StVO nicht widerspricht.

In folgenden Streckenbereichen ist ein außerplanmäßiger Halt zulässig: (...)

Bild 4: Text aus Genehmigungsurkunde



NACHGEFRAGT...

DENKENDORF – ERFAHRUNGEN MIT SONDERFAHRTEN UND „WINK + FAHR“

Interview mit Gerd Schmucker (Foto), Bürgerbusverein Denkendorf und Fritz Berner, Gemeinde Denkendorf

Der Bürgerbus in Denkendorf hat feste Haltestellen, aber man kann oft auch anderswo ein- und aussteigen. Wie kam es zu dieser Lösung?

In Denkendorf gibt es zwei Wohngebiete mit Höhenunterschieden, die wir bedienen müssen. Es gab in der Bürgerbusdiskussion auch eine Umfrage bei den Bürgern, wie die Linie gestaltet sein soll. Da war es ein häufiger Wunsch, nicht mehr als 50-100m zur Haltestelle zu haben. Mit der jetzigen Linie und dem „Wink+Fahr“-Betrieb können wir das gut erreichen. Auf die konkrete Idee haben uns die END (unser örtlicher Busbetrieb) und der Landkreis gebracht. Wir haben das daher von Anfang an in die Angebotsplanung einbezogen und waren somit Pilotprojekt.

Welche Art von Genehmigung haben Sie?

Es ist eine ganz normale Linienverkehrsgenehmigung. Die Streckenabschnitte, wo Wink+Fahr gilt, sind im Anhang genau aufgelistet (>>> Bild 4, S. 22).

Haben Sie besondere Vorschriften für diese Praxis?

Im Linienplan ist zu sehen, wo Fahrgäste auch zwischen festen Haltestellen ein- und aussteigen können. Regel ist: In Zone 30-Gebieten und nur da, wo das Anhalten zugelassen ist. 90 % unserer Strecke liegen in 30er-Zonen. Der Bus fährt da ja nicht so schnell. Die Fahrgäste stehen am Straßenrand und geben ein Handzeichen. Beim Aussteigen wird dem Fahrer Bescheid gesagt. Wir haben viele Stammfahrgäste, da weiß man auch, wo sie ein- und aussteigen. Das nutzen die Leute gern. Diejenigen, die an der Linie wohnen können so vom Haus aus wegfahren und dort wieder aussteigen.

Wie kommen Ihre Fahrer damit zurecht?

Sehr gut, wir hatten bisher kein Problem damit – auch bei der Befragung unserer Fahrgäste wurde dies immer

positiv bewertet. Wer den Bürgerbus öfter nutzt, sucht sich auch von allein einen Platz, wo der Bus gut halten kann. Entlang der Strecke verteilen sich die Einstiege auch ganz gut.

Sie bieten zu bestimmten Terminen auch zusätzliche Fahrten nach einem Sonderfahrplan an. Wie funktioniert das?

Es gibt eine extra Festlinie, die kommt zum Einsatz, wenn Weihnachtstreff, Feuerwehrfest, Schlehenfest o.ä. ist. Dann bieten wir einen 30-min-Takt auf einer verkürzten Strecke. Im Normalbetrieb fahren wir Stundentakt bei 45 Minuten Umlaufzeit. Der 30-Min-Takt ist wichtig, damit man nicht lange warten muss. Außerdem können wir so mehr Fahrgäste befördern. Wir bleiben aber weitgehend auf der genehmigten Linie. Der Fahrplan richtet sich nach den Festen, z.B. beim Schlehenfest von Freitagnachmittag bis Sonntagnachmittag. Der Busverkehr entlastet auch Ortsmitte und Parkplätze und man braucht sich bei keine Sorgen um die Heimfahrt zu machen, wenn man Alkohol trinken möchte.

Ist es besonders schwierig, dafür Fahrer zu finden?

Wir haben derzeit 27 Fahrpersonale. Eigentlich sind die Sonderfahrten nicht besonders schwierig zu besetzen. Beim Weihnachtstreff kürzlich hatten wir sogar 5 Fahrer, die sich für einen Einsatz tag gemeldet haben.

Wie ist die Nachfrage nach solchen Sonderleistungen?

Ja, es wird gut angenommen, bei diesen Gelegenheiten sind auch andere Altersgruppen im Bus, während es im Alltag ja überwiegend Senioren sind. Wir haben mit dem Sonderfahrplan angefangen zum verkaufsoffenen Sonntag, damals zum normalen Tarif. Da es anfangs wenig Nachfrage gab, sichern wir uns jetzt ab, indem wir vom Veranstalter einen Pauschalpreis pro Einsatztag nehmen. Dafür fahren die Fahrgäste an diesem Tag kostenlos.

Merkpunkte bei flexiblen Angeboten

Ein flexibles Angebot wird (unabhängig von der Ausgestaltung) auf Kundenseite oft gern gesehen. Es lässt sich außerdem mit etwas geringerem Aufwand einrichten, wenn auf feste Haltestellen verzichtet wird. Andererseits sollten – speziell mit Blick auf Bürgerbusse – folgende Konsequenzen nicht übersehen werden:

- Flexible Angebote erfordern meist eine Vorbestellung (typischerweise per Telefon, evtl. auch schriftlich bzw. über das Internet). Die Fahraufträge müssen entgegengenommen und bearbeitet werden. Hierfür muss zusätzlich Personal zur Verfügung stehen, das etwa den Telefondienst übernimmt.
- Ein flexibles Angebot erhöht den Planungsaufwand und verlagert ihn teilweise in die Betriebsphase. Die eingehenden Fahraufträge sind von Tag zu Tag verschieden und müssen jeweils neu disponiert werden. Dabei reicht es nicht, sie der Reihe nach aufzunehmen, sondern es muss die Fahrzeugauslastung geplant und nach Möglichkeit Fahrtwünsche zusammengefasst werden. Der Bürgerbus ist ja kein Taxi, sondern soll möglichst viele Personen zusammen befördern. Sinnvoll ist, wenn der/die Telefonist/in auch die Routenplanung macht, da evtl. Nachfragen bei den Fahrgästen erforderlich werden. Dies erfordert etwas Organisationstalent und Erfahrung (>>> Kapitel 6.4 + 7.1). Während Taxi- und Verkehrsunternehmen hierfür meist ausgebildete Disponenten haben, ist dies bei einem Bürgerbus nicht garantiert. Die Aktiven sollten sich dieser Aufgabe bewusst sein, bevor ein solcher Service angeboten wird.
- Die Notwendigkeit voriger Bestellung ist auch ein Mehraufwand für die Nutzer und schränkt sie in ihrer Flexibilität ein.
- Aus Attraktivitätsgründen sollte möglichst kurz vor der Fahrt Annahmeschluss sein, zugleich aber die Annahmestelle möglichst gut (lang) erreichbar sein. Die Möglichkeiten von Bürgerbusaktiven zwingen hier oft zu Kompromissen.
- Die Auftragsübermittlung ins Fahrzeug geschieht derzeit meist über einfache Auftragslisten, die den diensthabenden Fahrern vorab übermittelt werden. Wenn alle Aufträge am Vortag eingehen, ist dies ausreichend. Bei Bestellmöglichkeiten am Fahrttag selbst (die aus Kundensicht zu begrüßen sind), ist eine andere Form nötig. Je nach Umfang kann dabei ein Telefongespräch ausreichen oder die Schriftform erforderlich sein.
- Auch für das Fahrpersonal ist der Aufwand höher: Es benötigt nicht nur eine Einweisung in eine regelmäßig zu befahrende Strecke, sondern genug Ortskenntnis, um (je nach Art des flexiblen Angebots) auch Fahrgäste zu Hause abholen zu können.

- Schließlich muss geklärt sein, wie die Fahraufträge an den jeweils eingeteilten Fahrer gelangen. Anders als beim Linienverkehr steht der Tourenverlauf erst kurz vorher fest. Die bei Taxiunternehmen übliche Auftragsübermittlung per Funk steht nicht zur Verfügung und würde auch manche Fahrer überfordern.

Fahraufträge annehmen

Bisher organisieren die meisten Bürgerbusse, die einen flexiblen Verkehr anbieten, die Bestellannahme und Disposition selbst oder bedienen sich der Unterstützung durch die Kommune (z.B. Auftragsannahme im Bürgerbüro). Diese Aufgaben kann aber im Prinzip auch ein Verkehrsunternehmen übernehmen, das in der Regel ohnehin eine Betriebszentrale und ein Infotelefon für seine Kunden vorhält. Damit kann meist eine bessere Erreichbarkeit (Zeitfenster) angeboten werden. Der Einsatz im „Telefondienst“ ist andererseits teils durchaus willkommen für Menschen, die das Projekt unterstützen, aber nicht im Fahrdienst tätig werden wollen. Wie dies vor Ort zu lösen ist, muss in jedem Fall anhand der konkreten Situation entschieden werden.



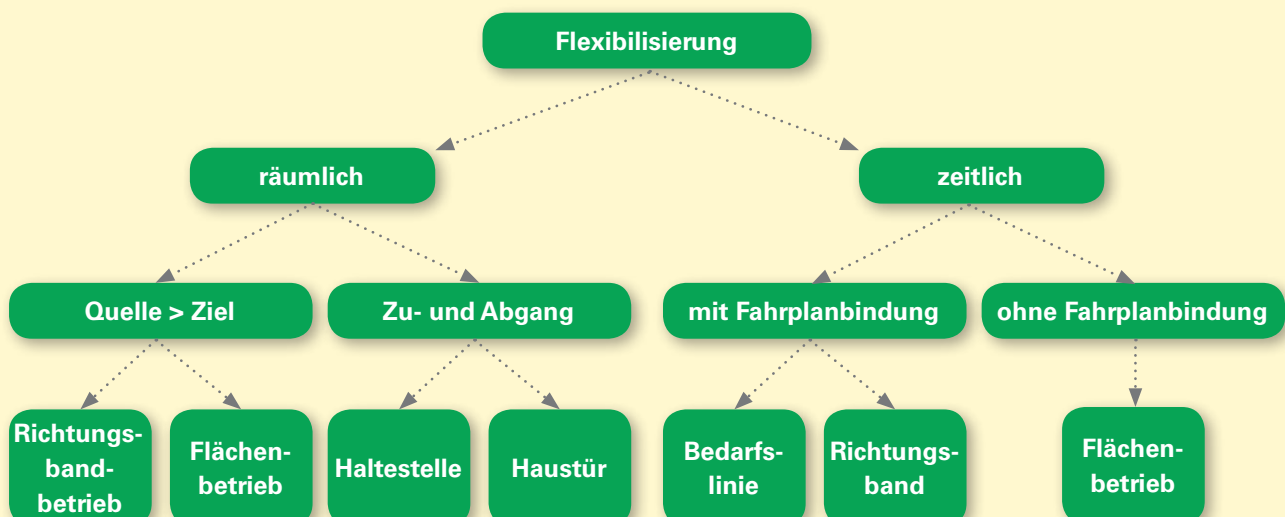
Bild 5: Fahrplanausdruck zur Kontrolle für den Fahrer (Bürgermobil Bad Krozingen, Foto: Martin Schiefelbusch)

Der Fahrplan ernst nehmen!

Unabhängig von der Frage „fest oder flexibel“ besteht für alle Angebote des öffentlichen Nahverkehrs die sogenannte Betriebspflicht (§21 PBefG). Dies bedeutet:

- Der Betreiber muss sicherstellen, dass stets Fahrzeug und Fahrer verfügbar sind, um die im Fahrplan ausgewiesenen Leistungen zu erbringen.
- Verspätungen lassen sich nicht immer vermeiden, man sollte sich aber bemühen, sie möglichst wieder aufzuholen. Auf keinen Fall sollte aber zu früh von einer Haltestelle abgefahren werden – wer einmal deswegen auf den nächsten Bus warten musste, kommt so schnell nicht wieder!
- Fahrten im Linienverkehr sind nach Fahrplan zu erbringen, unabhängig von der Nachfrage im konkreten Fall. Abkürzungen und spontane Änderungen nach dem Motto „heute regnet's, da steigt am Schwimmbad bestimmt niemand mehr ein“ sind nicht erlaubt!
- Im bedarfsabhängigen Verkehr muss die Auftragsannahme zu den ausgewiesenen Zeiten erreichbar sein, und es müssen die angenommenen Aufträge zu den vereinbarten Zeiten erfüllt werden. Diese können nicht immer so genau vorherbestimmt werden wie im Linienverkehr; dies sollte schon in der Kundeninformation angegeben werden. Wenn der Bus auch Anschlüsse zum weiteren ÖPNV herstellt, ist es sinnvoll, schon bei der Auftragsannahme nach einem evtl. Umsteigewunsch zu fragen.
- Bewährt hat sich das Ausdrucken der Fahrzeiten in gut lesbarer Form und das Anbringen einer Uhr mit großer Anzeige im Fahrzeug. So kann einfach überprüft werden, ob der Bus pünktlich ist (>>> Bild 5, S. 24 und Bild 13, S. 42).

Schaubild 2: Möglichkeiten der Flexibilisierung des ÖPNV



Quelle: Böhler u.a. 2009, S.26



Bild 6: Ein Bürgerbus ersetzt kein Taxi.

5.4 Bürgerbus und/oder Taxi?

Neben der Frage, inwieweit Bürgerbusse formal Teil des öffentlichen Verkehrs sind (>>> Kapitel 4), sind sie auch noch von Taxen und Mietwagen zu unterscheiden. Die Erfahrung zeigt, dass Taxi- und Mietwagenunternehmer einen Bürgerbus unter Umständen als Konkurrenz wahrnehmen und intensive Proteste initiieren, die das Projekt durchaus zum Scheitern bringen können. Dies muss aber nicht sein. Bei diesem Thema ist dreierlei zu bedenken:

- **Sachlich** ist in dieser Debatte oft nicht klar, dass sich die von Bürgerbus und Taxi bzw. Mietwagen⁸ angebotene Leistung deutlich unterscheiden: Ein Taxi ist – vereinfacht gesagt – ein individuelles Verkehrsmittel. Es kann vom Kunden jederzeit, kurzfristig bestellt werden und transportiert ihn exklusiv direkt ans Ziel. Dafür bezahlt er einen marktüblichen, nicht subventionierten Preis. Ein Bürgerbus ist dagegen ein öffentliches Verkehrsmittel und bietet daher keine individuelle Beförderung an. Selbst wenn der Verkehr teilweise flexibel durchgeführt wird, so sind Anmeldefristen, Betriebszeiten und Strecken deutlich begrenzt und es besteht kein Anspruch auf sofortige, direkte Beförderung zum Ziel. Der Preis entspricht eher dem des sonstigen ÖPNV. Nach einer vom Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN) durchgeführten Erhebung sehen Bürgerbusfahrgäste das Taxi (auch aus finanziellen Gründen) kaum als Alternative (vgl. ZVBN 2007). Viele Bürgerbusfahrten sind außerdem kurz und daher für

Taxiunternehmen auch nicht unbedingt attraktiv.

- **Rechtlich** unterscheidet das Personenbeförderungsrecht klar zwischen den verschiedenen Angebotsformen (>>> Kapitel 4). Taxikonzessionen unterliegen zwar in manchen Gebieten einer Mengenbegrenzung, jedoch haben Taxiunternehmen keinen rechtlichen Anspruch auf Konkurrenzschutz durch andere Formen der Personenbeförderung.
- Im kommunalpolitischen Kontext hat die Stimme der Taxiunternehmen – gerade in kleineren Orten – trotzdem durchaus Gewicht, wenn sie auf eine mögliche Bedrohung ihrer geschäftlichen Existenz hinweisen. Es empfiehlt sich daher, als Bürgerbusinitiative auch hier frühzeitig den Kontakt zu suchen, sich möglichst sachlich über die Planungen auszutauschen und eine Abgrenzung der „Geschäftsfelder“ vorzunehmen. Dabei kann es ausreichen, die oben beschriebenen Unterschiede aufzuzeigen. In anderen Fällen mag es dagegen erforderlich werden, einen Kompromiss einzugehen, etwa durch Festlegung des Bedienungsgebiets für den Bürgerbus.

Die Erfahrung zeigt, dass die Bedeutung dieses Themas von Ort zu Ort sehr verschieden ist, je nachdem ob Taxiunternehmen lokal präsent sind und wo diese ihre wirtschaftlichen Schwerpunkte sehen. Die „Konkurrenz zum Taxi“ sollte daher auf keinen Fall als generelles Argument gegen einen Bürgerbus herangezogen werden.

⁸Die Unterschiede zwischen Taxi und Mietwagen sind in diesem Zusammenhang gering, so dass im weiteren Text der Einfachheit halber nur noch von Taxen die Rede ist.

5.5 Wer soll den Bürgerbus nutzen?

Wie schon im Abschnitt „Grundgedanken“ beschrieben sollte ein Bürgerbus das ÖPNV-Angebot insgesamt verbessern und daher auch der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen. Trotzdem ist zu erwarten, dass zu gewissen Zeiten bestimmte Fahrtzwecke im Vordergrund stehen und sich das Angebot im Detail darauf ausrichten sollte.

Beispiele sind etwa das Berücksichtigen der Öffnungszeiten von Geschäften und Arztpraxen oder Anschlüsse zu Zügen, die für Pendler wichtig sind. Mitunter gibt es auch regelmäßige Veranstaltungen, für die ein Zubringerdienst angeboten werden kann, wie etwa beim Bürgerbus Denkendorf (>>> [Beispiel S.23](#)).

Tipp: Kinderbeförderung

Für die Beförderung von Kindern (gemeint sind hier Kinder, die nicht mit den vorhandenen Gurten gesichert werden können) in Bürgerbussen gelten je nach Situation unterschiedliche Bedingungen. Die Situation ist etwas kompliziert, da das Fahrzeug mit seinen max. acht Plätzen als Personenkraftwagen gilt, andererseits damit aber ein öffentlicher Verkehr angeboten wird (siehe Wegeleben/Baumeister 2014 für eine ausführliche Darstellung). Vereinfacht ausgedrückt sind folgende Fälle zu unterscheiden:

- Im normalen Linienverkehr von Bürgerbussen (auch beim flexiblen Betrieb) kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass nur gelegentlich Kinder befördert werden. Dann ist es nach der StVO vorgeschrieben, für diese Fälle zwei Kindersitze bzw. Sitzschalen mitzuführen (eine davon für die Gewichtsklasse 8 bis 18 kg) und bei Bedarf anzubringen. Sollten auf derselben Fahrt weitere Kinder befördert werden, die eigentlich einen Kindersitz bräuchten, so können sie ausnahmsweise mit dem normalen Sicherheitsgurt gesichert werden.
- Diese Ausnahmeregelung gilt jedoch nicht, wenn regelmäßig Kinder befördert werden (z.B. bei als solchen ausgewiesenen Kindergartenfahrten). In diesem Fall ist für jedes Kind eine jeweils passende Sicherungsform bereitzuhalten (Kindersitz oder Babyschale).

Das Mitnehmen von Kindern im Kinderwagen ist im Bürgerbus übrigens – anders als im „großen“ Bus – nicht zulässig, selbst wenn der Platz dafür vorhanden ist. Hier greift wieder die Einordnung als Pkw, bei dem alle mitfahrenden Personen angeschnallt sein müssen. Das Baby muss daher in einer zugelassenen Babyschale gesichert werden. Der Kinderwagen kann natürlich im Bürgerbus mitfahren.



Bild 7 und 8: Das Bürgermobil Bad Wimpfen im Kita-Einsatz
(Fotos: Martin Schiefelbusch, Florian Ellenböcker)

Tabelle 2: Leitfragen für die Angebotsgestaltung

Bedienungsgebiet

Gemeinde(n)

Ortsteile bzw. angehörige Gemeinde(n)

Einwohner im geplanten Bedienungsgebiet
... davon über 65 Jahre

max. Streckenlänge im geplanten Bedienungsgebiet
(km eine Fahrtstrecke)

Räumliche Merkmale/Verkehrsaufgaben

Wohngebiete - Lage zu Haltestellen des ÖPNV

Wo gibt es schlecht erschlossene Bereiche? (Entfernung zur nächsten Haltestelle > ca. 400 m, Entfernung auch unter Berücksichtigung der Topographie bemessen)

Lage von Läden (insb. Supermärkte, Lebensmittel, Post)

Lage von Verwaltungseinrichtungen (v.a. Sitz der Gemeindeverwaltung)

Standorte von Arztpraxen?

... Krankenhäusern?

... Altenwohnheimen und Senioreneinrichtungen?

... Kirchen/kirchlichen Einrichtungen?

... Freizeitziele (Schwimmbäder, Büchereien, Wanderwege, Sehenswürdigkeiten)?

Welche der angefahrenen Einrichtungen kämen als Sponsoren in Frage?

Wo liegen Haltestellen des ÖPNV/Bahnhöfe?

Welche Ziele sind schon mit dem ÖPNV zu erreichen (unter Berücksichtigung des Fahrplans)?

Wo müssen und wo können neue Haltestellen eingerichtet werden? Wo reicht ein Abholservice nach Vorbestellung ohne feste Haltestellen?

Tabelle 2: Leitfragen für die Angebotsgestaltung**Zeitliche Merkmale**

Wann bestehen Lücken im Angebot des ÖPNV?

Wann können/sollten Anschlüsse hergestellt werden?

Welche Fahrtzwecke müssen vorrangig bedient werden?

Nutzergruppen

An welche Nutzergruppen soll sich der Bürgerbus richten?

Welche werden außerdem noch bedient?

Müssen spezielle Angebote für die einzelnen Gruppen vorgehalten werden? Welche?

Welche sonstigen Mobilitätswünsche haben diese Gruppen?

Wie oft nutzen sie sonst den ÖPNV?

Spezielle Bedürfnisse und Verkehre

Muss der Bürgerbus spezielle Einstiegshilfen haben oder barrierefrei sein?

... Gibt es besondere Anlässe (z.B. Volksfeste), zu denen der Bürgerbus Sonderfahrten anbieten könnte?

Praktische Fragen

Wann wird das Bürgerbus-Fahrzeug für andere Zwecke benötigt? Wann ist Zeit für Wartung?

Wo wird der Bürgerbus stationiert? (Ein- und Ausrückwege möglichst kurz halten bzw. als Fahrgastfahrt nutzen)

Soll der Bürgerbus für weitere Nutzungen eingesetzt werden? Zu welchen Konditionen? Wer ist verantwortlich für die ordnungsgemäße Benutzung?

5.6 Bürgerbus, Bürgerrufauto, Bürgerfahrdienst – drei Grundtypen für Baden-Württemberg

Auf den vorherigen Seiten haben wir Ihnen eine Reihe von Aspekten vorgestellt, die bei der Entwicklung eines Bürgerbuskonzepts zu bedenken sind. Wie Sie die damit verbundenen Fragen am besten beantworten, ist nur anhand der örtlichen Situation zu entscheiden. Neben dem Leitfaden kann die Beratung durch die NVBW, den Landesverband Pro Bürgerbus, das Verkehrsunternehmen oder Planungsbüros dabei helfen.

Es ist aber nicht nötig und auch nicht sinnvoll, jedes Mal das „Rad neu zu erfinden“. Einheitliche Grundtypen von Angebotskonzepten sind hilfreich für die Orientierung – dies gilt sowohl für die Fahrgäste wie für andere Beteiligte in Verwaltung und Unternehmen. Daher haben Land und NVBW die in diesem Abschnitt beschriebenen Typen entwickelt. Die drei Modelle

- Bürgerbus – Kleinbus, der überwiegend im Linienbetrieb verkehrt
- Bürgerrufauto – Pkw, der Sammelfahrten ohne feste Haltestellen durchführt
- Sozialer Bürgerfahrdienst – Tür-zu-Tür-Beförderung bevorzugt für Mobilitätseingeschränkte (mit/ohne spezielle Fahrzeuge)

haben jeweils charakteristische Merkmale (Linienverkehr/Bedarfssteuerung, voll/teilöffentlich, >>> [Tabelle 3, S. 31](#)). Unter diesen Grundtypen lassen sich auch die meisten schon bestehenden Angebote einordnen. Sie bieten aber weiterhin genug Freiraum, um das Konzept etwa im Hinblick auf Bedienungszeiten, Bedienungsgebiet, Standort des Fahrzeugs, Bestellverfahren, Tarif und andere Fragen entsprechend der örtlichen Anforderungen zu gestalten. Wenn im weiteren Text von „Bürgerbus“ bzw. „Bürgerrufauto“ die Rede ist, dann sind daher die in diesem Abschnitt und [Tabelle 3 \(S. 31\)](#) beschriebenen Typen gemeint.



Bild 9: Provisorische Haltestelle beim Bürgerbus Igersheim (Foto: Martin Schiefelbusch)

Noch zwei Tipps für die Planung

■ Nutzen Sie den Dialog!

Das Interesse an einem Bürgerbusangebot und die Wünsche der potenziellen Kunden können auch über eine Umfrage ermittelt werden, die man etwa dem örtlichen Amtsblatt beifügen kann. Dies ist jedoch mit einem unter Umständen erheblichen Aufwand für Vorbereitung und Auswertung verbunden. Zudem sind die Ergebnisse erfahrungsgemäß nicht allzu zuverlässig. Teils werden solche Umfragen ignoriert oder erreichen nicht alle, für die das Thema interessant ist. Ferner sind Meinungen zu noch nicht bestehenden Angeboten oft schwierig, da die Befragten sich die Situation nicht vorstellen können und entweder ablehnend oder überenthusiastisch reagieren. Wir empfehlen daher, das Thema Bürgerbus eher über Veranstaltungen, Mundpropaganda und Öffentlichkeitsarbeit bekannt zu machen, Wünsche im Dialog zu erfragen und dabei zugleich auch immer um Unterstützung zu werben.

■ Mut zum Experiment!

Im Vergleich zu anderen Maßnahmen im ÖPNV erfordert ein Bürgerbus nur geringe Investitionen und bedient „kleine“ Verkehrsströme. Das Angebot kann, wie hier beschrieben, sehr unterschiedlich gestaltet werden. Auch aus diesem Grund ist es sinnvoll, den Planungsaufwand vorher zu begrenzen und in einem Probetrieb Erfahrungen zu sammeln. Haltestellen können erst einmal provisorisch festgelegt (>>> Bild 9, siehe oben), Betriebszeiten und Konditionen leicht verändert werden – gute Kundeninformation natürlich vorausgesetzt. Es hat sich auch bewährt, sich zu Beginn nicht zu viel vorzunehmen und das Angebot eher nachträglich zu erweitern.

Tabelle 3: Übersicht der Angebotsmerkmale

	Bürgerbus	Bürgerfahrgemeinschaft	Sozialer Bürgerfahrdienst	
			eigenes Fahrzeug	private Pkw
Kernidee	Linienbus mit kleinem Fahrzeug, Einsatz als Orts/Nachbarortsbus Allgemein zugängliches Verkehrsangebot, v.a. für Einkaufs- und Erledigungswege	flexibler Rufbus, allgemein zugänglich Ergänzung ÖPNV, wo Nachfrage geringer und feinverteilt	Fahrdienst mit Hilfeleistung soziale Dienstleistung für Bedürftige und bestimmte Zwecke keine Mitgliedschaft erforderlich	Nachbarschaftshilfe für Bedürftige, vermittelt durch Verein/Gruppe
räumliche Flexibilität	meist Linie mit festen Haltestellen, ggf. teilflexibel	vollflexibel im Bedienungsgebiet	vollflexibel im Bedienungsgebiet	
zeitliche Flexibilität	keine (fester Fahrplan)	vollflexibel im Bedienungszeitraum, dabei Abstand zu ÖPNV-Liniverkehr Bündelung von Fahrtwünschen in einer Tour	vollflexibel im Bedienungszeitraum, Bestelldaten meist Vortag, Bündelung von Fahrtwünschen in einer Tour	vollflexibel, tlw. keine festen Zeiträume, aber abhängig von Verfügbarkeit
Abstimmung mit übrigen ÖPNV	stark ausgeprägt durch Genehmigungssystem, tlw. auch durch Kooperation mit VU	Vermeiden zeitnaher Parallelfahrten ²⁾	kein Abstimmungszwang, abhängig von Betreiber	
Kundenkreis	Öffentlichkeit allgemein (bzw. bei Linie nach § 43 beschränkter Kundenkreis)	Öffentlichkeit allgemein	Beschränkung/Priorität für Senioren/Mob.-Behinderte	abhängig von lokaler Ausgestaltung
Fahrzeuggröße¹⁾	8	max. 8	max. 8	3-4
Fahrzeugstandard	Barrierefreiheit	keine formalen Vorgaben	keine formalen Vorgaben	unveränderte Privat-Pkw
Tarif	fester Tarif als Teil der Genehmigung	Spenden/ Beitrag zu Betriebskosten oder Tarif als Teil der Genehmigung	Spenden/ Beitrag zu Betriebskosten	Spenden/ Beitrag zu Betriebskosten

Erläuterungen: ¹⁾ Fahrgastplätze ohne Fahrer – ²⁾ Häufig wird Beförderung von Personen mit Behinderung auch parallel zu bestehendem ÖPNV durchgeführt.



6

Ressourcen – was brauchen wir?

Ein Bürgerbus braucht nicht nur ein Konzept für das Angebot, sondern auch eine Reihe von „Zutaten“. Im folgenden Abschnitt geht es darum, wie Mitwirkende gefunden werden können, wie das Fahrzeug aussehen sollte, welche Technik benötigt wird und was das Ganze kostet.

6.1 Wer fährt den Bürgerbus?

Die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sind das Wichtigste beim Bürgerbus. In der Vorbereitung, aber auch später, ist es außerdem wichtig, dass unter den Aktiven zwei bis drei Personen die Aufgabe übernehmen, sich um das Thema zu kümmern, zu koordinieren und für Anfragen zur Verfügung zu stehen. Diese „Kümmerer“ sind erfahrungsgemäß die Seele des Projekts.

Ehrenamtliche Tätigkeiten sind freiwillig; man muss nicht nur Zeit dafür haben, sondern sie tun wollen. Es ist daher sehr wichtig, die Motive für ein solches Engagement zu kennen, denn sie sind der einzige Grund und die einzige Möglichkeit, um Mitwirkende zu finden. Doch warum

sollte jemand Zeit investieren, ohne Lohn dafür zu bekommen, um einen Bürgerbus zu fahren?

Als Leserin oder Leser dieser Broschüre kennen Sie vielleicht auch schon weitere Interessierte, mit denen Sie sich in dieser Sache einig sind. Aber vermutlich brauchen Sie weitere Mitstreiter, um das Projekt voranzubringen oder – wenn Aktive ausgeschieden sind – zu erhalten. Auch im Bereich der Motivation gilt: Jeder Bürgerbus ist ein bisschen anders. Wir können daher hier keine allgemeingültigen Rezepte bieten, wie am besten Mitwirkende zu gewinnen sind. Die Erfahrung zeigt aber, dass vor allem vier Gründe – in unterschiedlicher Mischung – immer wieder genannt werden (>>> Schaubild 3, siehe unten).

Schaubild 3: Motive für ein Bürgerbusengagement

Mobilität

Öffentlichen Verkehr erhalten und verbessern

Kontakt

Begegnung mit anderen Menschen, Abwechslung

Hilfe

anderen helfen, etwas für die Gemeinschaft tun

Aktiv sein

eine sinnvolle Beschäftigung finden

Quelle: nexus Institut u.a. 2013, S. 27



„Typen“ und Talente

Ein flexibler Umgang mit Menschen ist daher sehr wichtig, um Spaß an dieser Aufgabe zu haben, weitere wichtige Voraussetzungen sind Freude am Autofahren und die Bereitschaft, auch über einen längeren Zeitraum beim Bürgerbus mitzumachen und die Fahrdienste gewissenhaft zu erfüllen.

Alle diese Motive sind gleichermaßen gute und legitime Gründe für das Mitmachen. Ihre Erfüllung ersetzt gewissermaßen den finanziellen Lohn. Sie sollten sich daher auch in der Arbeitsweise der Bürgerbusaktiven widerspiegeln (>>> Kapitel 6), selbst wenn die Möglichkeiten dazu von Ort zu Ort verschieden sind:

- So sind etwa Personen, die das Verkehrsangebot verbessern möchten, vermutlich eher bereit, sich in der Planung und Vorbereitung zu engagieren, das Fahrzeug zu pflegen und ähnliche Aufgaben zu übernehmen. Fehlen solche „Charaktere“, kann es sinnvoll sein, für diese Tätigkeiten eher die Zusammenarbeit mit dem örtlich aktiven Verkehrsunternehmen zu suchen.
- Bei Menschen, die sich vor allem aus „Kontaktinteresse“ beteiligen, ist es wichtig, dass die Aktiven auch gemeinsame gesellige Aktivitäten entwickeln. Regelmäßige Treffen sind allerdings auch unabhängig davon sinnvoll, um Erfahrungen auszutauschen und die Dienstplaneinteilung zu machen.

Wie diese „Talente“ in Ihrer Gruppe verteilt sind, wird sich vermutlich erst nach und nach herausstellen und möglicherweise Änderungen in der Aufgabenverteilung nach sich ziehen. In der Vorbereitungsphase sollte dies trotzdem bald thematisiert werden. Bei den verschiedenen Bürgerbusinitiativen oder bei den Landesverbänden der Bürgerbusvereine finden Sie zahlreiche Anregungen und Praxisbeispiele, wie Fahrerwerbung aussehen kann.

Die Lizenz zum Fahren

Bürgerbusfahrer benötigen einen Führerschein der Klasse B oder der alten Klasse 3 (>>> Kasten S.34). Darüber hinaus ist für Bürgerbusse, die nach PBefG verkehren, ein sogenannter „Führerschein zur Fahrgastbeförderung“ erforderlich, für dessen Ausstellung im Wesentlichen eine Gesundheitsprüfung nötig ist. Dieser wird zeitbegrenzt an Personen über 21 Jahre mit einem Führerschein der Klasse B ausgegeben. Führerscheine der alten Klasse 3 werden dazu umgetauscht. Zur Verlängerung ist nach fünf Jahren die Wiederholung der Gesundheitsprüfung nötig; eine einheitliche Altersobergrenze gibt es in Baden-Württemberg nicht.

Für Verkehre in der „genehmigungsfreien Nische“ (Bürgerfahrautos ohne Tarif, Bürgerfahrdienste) ist der Führerschein zur Fahrgastbeförderung nicht erforderlich. Inhaltlich begründet sich diese Anforderung jedoch aus der Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme. Daher ist eine Gesundheitsprüfung oder eine andere Form der Kontrolle grundsätzlich auch bei Verkehren in der „genehmigungsfreien Nische“ sinnvoll.

Zum Ende dieses Abschnitts sei erwähnt, dass die Bürgerbusaktiven ihr Projekt weder allein noch als Einzelpersonen realisieren müssen und sollten. Vielmehr ist eine Einrichtung mit eigener Rechtsform erforderlich, um den Bürgerbusverkehr durchführen zu können – unter anderem deshalb, damit die Aktiven als Privatpersonen vor Haftungsansprüchen geschützt sind (>>> Kapitel 7.2). Ferner stehen die Gemeinden oder Verkehrsunternehmen bereit, um weiter zu beraten, die Aktiven zu schulen oder andere Aufgaben zu übernehmen. Dies wird im Abschnitt „Organisation“ genauer beschrieben.

Stichwort: Alte und neue Führerscheinklassen, Gewichtsgrenzen und zulässige Personenzahl

Der bis 1999 ausgegebene Führerschein der deutschen Klasse 3 erlaubt neben dem Führen eines Personenkraftwagens auch das Steuern kleinerer Lkw bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Für Personen, die ihre Pkw-Fahrprüfung für die neue europäische Kategorie B abgelegt haben, gilt dagegen eine Grenze von nur 3,5 t.

Um den „Führerschein zur Fahrgastbeförderung“ zu bekommen, muss der alte Hauptführerschein in einen neuen umgetauscht werden. Dabei erhalten Inhaber der alten Klasse 3 einen neuen der Klasse B und C1, so dass weiter Fahrzeuge mit bis zu 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht gefahren werden dürfen. Die Berechtigung für Klasse C1 wird allerdings nur bis zum 50. Lebensjahr erteilt. Darüber hinaus ist die Vorlage eines positiven medizinischen Gutachtens erforderlich; die Klasse C1 wird dann jeweils für weitere 5 Jahre erteilt.

Das für den „Führerschein zur Fahrgastbeförderung“ erforderliche Gutachten ist auch für diese Zwecke ausreichend.

Die technische Entwicklung hat dazu geführt, dass manche Kleinbusmodelle die Grenze von 3,5t leicht überschreiten. Da selbst eine geringe Überschreitung dazu führt, dass diese Fahrzeuge nicht mit Klasse B gefahren werden dürfen, bedeutet dies eine erhebliche Einschränkung, wenn viele Fahrer „nur“ die Klasse B besitzen. In diesem Fall muss nach derzeitigem Stand von der Auswahl solcher Fahrzeugmodelle abgeraten werden.

Die Frage der Personenzahl, die mit dem „Pkw-Führerschein“ befördert werden darf, ist von diesen Gewichtsgrenzen unabhängig. Hier gilt einheitlich: bis zu 8 Fahrgastplätzen zuzüglich Fahrer, also maximal 9 Sitze im Fahrzeug.

6.2 Woher kommt das Geld?

Nach dem Fahrpersonal ist das Geld die zweite wesentliche Zutat für den Bürgerbus. Bürgerbusse sind – das soll hier noch einmal betont werden – eine sehr kostengünstige Form des ÖPNV! Dank des ehrenamtlichen Engagements der Bürgerinnen und Bürger entfallen die Personalkosten weitgehend, die sonst mindestens 60 % des Betriebsaufwands ausmachen.

Trotzdem bleiben einige Ausgaben zu bewältigen. Es ist sinnvoll, diese in Investitionskosten (die einmalig bzw. im Abstand mehrerer Jahre anfallen) und Kosten des laufenden Betriebs (jährlich bzw. kontinuierlich) zu unterscheiden. Da es sich um eine komplexe Materie handelt, können wir hier nur einen Überblick geben und möchten Sie für Details auf [Tabelle 4 \(S. 38\)](#) und für aktuelle, genaue Informationen auf die Auskunftsstellen der jeweiligen Förderer verweisen. Auch bei den möglichen Geldquellen ist es sinnvoll, zunächst zwischen den Investitionen (vor allem für das Fahrzeug) und den übrigen Kosten zu unterscheiden, obwohl die einzelnen Finanzierungswege zum Teil auch für beide Kostenarten herangezogen werden können.

Investitionskosten

Wesentlicher Kostenblock für einen Bürgerbusverkehr ist die Anschaffung des Fahrzeugs. Bei Neuanschaffungen

müssen derzeit für einen Kleinbus mit minimalen Anpassungen (vgl. folgender Abschnitt) etwa 30 000- 40 000 Euro angesetzt werden. Zusatzausstattungen für Barrierefreiheit sowie besondere Antriebe können hier noch erheblich zu Buche schlagen. Für einen Probetrieb kann ein gebrauchtes Fahrzeug oder das zeitweise Nutzen bereits bei anderen Einrichtungen vorhandener Fahrzeuge ausreichen.

Weitere Investitionskosten sind im Vergleich gering:

- ggf. Kosten für Einrichtung zusätzlicher Haltestellen (Schilder, Masten, Bauarbeiten)
- Fahrplankästen und Aushänge (auch an bestehenden Haltestellen)
- Telefon für das Fahrzeug
- Büroausstattung (Computerarbeitsplatz mit Internetanschluss, >>> [Kapitel 6.4](#))

Für bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote entfallen die Kosten für ortsfeste Haltestellen in dem Maße, in dem auf diese verzichtet wird. Dafür sind die Anforderungen für das Büro etwas höher, da es häufiger benutzt wird, um die Aufträge anzunehmen und zu disponieren.

Zu den Investitionskosten gehören auch – oft vernachlässigt – die Rücklagen für die Neuanschaffung des Fahrzeugs, die nach 7 bis spätestens 10 Jahren erfolgen sollte.

Betriebskosten

Zu den Betriebskosten gehören

- Ausgaben für den Führerschein zur Fahrgastbeförderung und Gesundheitsuntersuchungen für die Fahrer (Verwaltungsgebühren und Arztkosten orts- bzw. umfangsabhängig, zwischen 200 und 300 Euro pro Person)
- Kraftstoffkosten
- Versicherungen
- Hauptuntersuchung (TÜV)
- Wartungs- und Pflegekosten für das Fahrzeug
- Telefonkosten, Büromaterial und sonstige Betriebskosten (für Koordination und Öffentlichkeitsarbeit)
- Werbung und Marketing (Internetpräsenz, Druckkosten Fahrpläne/Infomaterial, evtl. Anzeigen)

Bei bedarfsgesteuerten Verkehrsangeboten ist der laufende Aufwand durch regelmäßigen Telefondienst und Disposition der Aufträge höher (>>> Kapitel 5.3). Die geringere Sichtbarkeit des Angebots wegen der fehlenden Haltestellen kann auch einen Bedarf an zusätzlicher Öffentlichkeitsarbeit nach sich ziehen (>>> Kapitel 8.2).

Die Höhe dieser Ausgaben hängt stark vom Umfang des Verkehrs ab und wird teils durch die Zahl der Aktiven, teils durch die Fahrleistung bestimmt. Daher ist es schwierig, hier genaue Werte anzugeben. Bei einem von Montag bis Freitag verkehrenden Bürgerbus fallen pro Jahr etwa 5 000 Euro an Kosten an, von denen der Großteil auf Kraftstoff, Wartung und Versicherungen entfällt. Rechnet man die Rücklagen für eine Fahrzeugneubeschaffung hinzu, ist von etwa 10 000 Euro jährlichen Kosten als Orientierungswert auszugehen. Wie kann dieser Betrag finanziert werden?

Geldquellen

Das Land Baden-Württemberg unterstützt Bürgerbusprojekte seit 2013 mit unterschiedlichen Maßnahmen. Im Einzelnen handelt es sich um drei Fördermaßnahmen, die im Einzelnen im Anhang zu diesem Leitfaden dargestellt sind:

- **Fahrzeugförderung für Bürgerbusse:** Das Land unterstützt die Beschaffung von Fahrzeugen für Bürgerbusprojekte mit einem Festbetrag von 22 500 Euro. Das damit beschaffte Fahrzeug muss über einen barrierefreien Einstieg verfügen, die neueste Abgasnorm einhalten und für mindestens 8 Jahre oder 160 000 km im Linienverkehr eingesetzt werden. Gefördert werden nur Kleinbusse mit 8 Fahrgastplätzen, keine Pkw. Es sind sowohl Erstbeschaffungen wie Ersatzbeschaffungen für schon länger bestehende Bürgerbusprojekte möglich.

- **Förderung für alternative Antriebe** im ÖPNV: Die Landesregierung hat 2011 die Landesinitiative Elektromobilität II beschlossen – ein Maßnahmenpaket, das einen Beitrag zur Umsetzung von klima- und wirtschaftspolitischen Zielen des Landes leisten soll. In diesem Rahmen fördert das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unter anderem Elektro- und Hybridfahrzeuge im ÖPNV. Diese Fördermittel sind vorrangig für „große“ Linienbusse gedacht, eine Antragstellung ist aber auch für Bürgerbusse möglich, wenn diese regelmäßig im Linienverkehr eingesetzt werden. Gefördert werden bei der Anschaffung eines Busses die Mehrkosten eines Elektro- oder Hybridbusses gegenüber einem konventionellen Linienbus mit einem Satz von 50 %, maximal jedoch 150 000 Euro pro Fahrzeug. Anschließend muss der Bus mindestens 6 Jahre im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden.
- Förderung der Kosten für den **„Führerschein zur Fahrgastbeförderung“**: Als neue Unterstützung im Jahr 2015 werden ehrenamtlich im Linienverkehr tätigen Personen (bzw. die Träger entsprechender Projekte) die Kosten für Erstaussstellung oder Erneuerung der FzF erstattet. Auch dies gilt für neu eingerichtete wie bestehende Verkehre.

Diese Förderungen werden jeweils auf Antrag und im Rahmen der verfügbaren Mittel gewährt; entscheidend ist der Eingangszeitpunkt bei der zuständigen Stelle. Die jenseits der Landesförderung verbleibenden Kosten müssen aus anderen Quellen getragen werden. Hierfür gibt es eine Reihe von Möglichkeiten. Für die Investitionskosten kommen vor allem – durchaus auch in Kombination – in Frage:

- **Beschaffung durch die Kommune**, d.h. Investitionen aus dem örtlichen Haushalt. Hierzu ist ein entsprechender politischer Beschluss erforderlich, außerdem muss die Gemeinde dazu finanziell in der Lage sein. Da Verkehrsangebote keine Pflichtaufgabe der Gemeinden sind, wird ihnen eine solche Investition bei schlechter Haushaltslage unter Umständen durch die Kommunalaufsicht nicht genehmigt.
- **Werbefinanzierung und Sponsoring:** Beiträge der örtlichen Unternehmen und Gewerbetreibenden, auch Sparkassen/ Raiffeisenbanken, können erhebliche Mittel erbringen. Für eine Werbefläche sind durchaus vierstellige Beträge erreichbar. Bürgerbusaktive haben durch ihre Ortskenntnis oft guten Überblick und Kontakt zu möglichen Förderern. Finanzierung auf Werbebasis wird auch durch Agenturen angeboten, die sich darum kümmern, die Werbeflächen auf dem Fahrzeug zu vermieten. Dabei kommt allerdings nur ein Teil der erlösten Mittel dem eigentlichen Zweck zugute; außerdem sind die Erfahrungen mit diesem Modell sehr gemischt.

- **Investitionsmittel aus LEADER:** Dieses europäische Förderprogramm für die ländliche Entwicklung kann inzwischen auch für Maßnahmen im Verkehrsbereich verwendet werden. Voraussetzungen sind, dass der Ort des Bürgerbusses in einem entsprechenden Fördergebiet liegt, das Thema Mobilität im Arbeitsprogramm der LEADER-Region verankert ist und die Gremien der Region der Investition zustimmen. Die Förderquote beträgt derzeit bis zu 60 % und kann in Grenzen durch die LEADER-Aktionsgruppe selbst festgelegt werden.
- **Stiftungen:** In Deutschland bestehen zahlreiche Stiftungen, die die unterschiedlichsten Aktivitäten fördern. Für einen Bürgerbus kann evtl. auch eine Förderanfrage bei einer Stiftung interessant sein, allerdings bestehen bisher bundesweit noch kaum Erfahrungen mit diesem Instrument. Hauptschwierigkeit ist, sich bei den sehr unterschiedlichen Fördergebieten und Modalitäten einen Überblick zu verschaffen. In Frage kommen vor allem Stiftungen, die in den Bereichen Soziales (Integration von Senioren oder Behinderten) oder Umwelt-/Naturschutz aktiv sind oder sich lokal/regional um das örtliche Gemeinschaftsleben kümmern (Bürger- und Sparkassenstiftungen, wo vorhanden). **Auch Bürgerstiftungen, die es in immer mehr Gemeinden gibt, gehören zu den lokal engagierten Institutionen.**

Weitere Geldquellen ergeben sich aus dem Fahrbetrieb oder sind leistungsabhängig und von daher eher zur Abdeckung der Betriebskosten geeignet:

- **Fahrgeldeinnahmen** sollten einen wesentlichen Beitrag zu den Betriebskosten leisten. Mobilität ist eine Dienstleistung, die in jedem Fall mit Kosten verbunden ist. Auch wenn manche Bürgerbusvereine aus sozialen Gründen geringe Tarife bevorzugen, ist es legitim, die Nutzer an den Kosten des Angebots zumindest zu beteiligen (vgl. § 3 III ÖPNVG). Mit einem zu geringen Tarif kann das Angebot auch kaum langfristig erhalten werden.

Für die Gestaltung der Fahrpreise bestehen verschiedene Möglichkeiten, die vor allem von der Art der Kooperation mit den Verkehrsunternehmen abhängen. Ein Teil der Bürgerbusse in Deutschland ist tariflich vollständig in den normalen ÖPNV integriert. Sie erheben dieselben Fahrpreise wie der normale Linienverkehr, erkennen dessen Zeitkarten, Schwerbehindertenausweise usw. an und erhalten dafür einen Teil der Einnahmen der Verkehrsunternehmen. Von diesem Modell der vollständigen Integration sind verschiedene Abstriche möglich, etwa aus Gründen der Handhabung abweichende Tarife nur für den Bürgerbus

(>>> Beispiel S. 37) oder die nur teilweise Anerkennung von Verbundfahrtscheinen.

Die Integration der verschiedenen Verkehrsangebote erleichtert Information und Verständlichkeit und ist auch aus Sicht der Nutzer attraktiv (vgl. § 4 II ÖPNVG). Für Bürgerbusse und Bürgerrufautos als stark an lokalen Bedürfnissen orientierte Angebote ist aber abzuwägen, ob der administrative und technische Aufwand gerade im Tarifbereich angemessen ist (>>> Bild 10, siehe unten).

- **Spenden von Fahrgästen** werden in vielen Bürgerbussen entgegengenommen und können ebenfalls eine relevante Größe erreichen.
- Vereine, die einen Bürgerbus betreiben, können außerdem **Mitgliedsbeiträge** erheben. In der Praxis sind aktive Fahrpersonale meist beitragsfreie Mitglieder, aber für Einzelpersonen oder Unternehmen, die das Projekt unterstützen wollen, ist eine solche Mitgliedschaft durchaus interessant. Allerdings gilt hier (wie auch bei Spenden), dass auf Grund des bundesrechtlichen Rahmens Bürgerbusvereine nicht als gemeinnützig anerkannt werden und daher keine Spendenquittungen ausstellen können (>>> dazu ausführlich Kapitel 7.3).
- Für den ÖPNV stehen außerdem einige **Steuererstattungen** zur Verfügung, für die Nachweise zur Fahrzeugnutzung und separate Anträge erforderlich sind (>>> Tabelle 4, S. 38).



Bild 10: Einzelfahrschein des Bürgerbusses Denkendorf mit Kontrollabschnitt für die Abrechnung (Foto: Florian Ellenböcker)

Insgesamt zeigt diese Zusammenstellung ebenso wie die Erfahrungen der letzten Jahre: Die Finanzierung eines Bürgerbusses ist zwar eine Aufgabe, die nicht unterschätzt werden sollte und die angesichts der Vielfalt an möglichen Quellen eine Einarbeitung erfordert. Aber es ist machbar! Ist die Fahrzeugfinanzierung einmal geklärt, so zeigen viele Beispiele, dass es durchaus möglich ist, die verbleibenden Kosten vollständig aus Fahrgeldern, Spenden und Sponsoring zu decken. Bei günstigen Randbedingungen kann sogar das Fahrzeug aus diesen Mitteln erwirtschaftet werden.

NACHGEFRAGT...

ERFASSEN UND ABRECHNEN VON VERBUNDTARIFEN BEIM EBERBUS

Interview mit Dietmar Vogl, Stadt Ebersbach/Fils

Der „Eberbus“ ist in den Verkehrsverbund Filmland integriert. Was heißt das konkret für die Fahrgäste?

Wir erkennen die Fahrscheine des Filmland Mobilitätsverbunds an, darüber hinaus auch die Filmland/VVS-Tageskarten Netz für Einzelpersonen und Gruppen, die VVS KombiTickets Veranstaltungen (Eintrittskarte = Fahrkarte) und das MetropolTagesTicket für die Metropolregion Stuttgart sowie landesweite Angebote wie das Baden-Württemberg-Ticket. Wer ein solches Ticket hat, das für Ebersbach gültig ist, kann ohne weitere Kosten mit dem Bürgerbus fahren. Das gilt für Einzelfahrscheine wie für Zeitkarten.

Werden im Bürgerbus auch Verbundfahrscheine verkauft?

Nein, dazu hätten wir einen speziellen Fahrscheindrucker gebraucht. Im Bus gibt es nur den Haustarif für den Bürgerbus.

Wie kam es zu dieser Tarifintegration?

Grundlage ist eine Vereinbarung zwischen den Bürgerbusvereinen und dem Landkreis, die im Zuge des aktuellen Nahverkehrsplans geschlossen wurde. Die Regelung gilt auch erst seit letztem Jahr.

Wie werden diese Fahrten dokumentiert und abgerechnet?

Das ist relativ einfach: die Bürgerbusfahrer führen bei jeder Fahrt eine Strichliste, auf der alle Fahrgäste notiert werden, die nicht direkt einen Fahrschein kaufen. Hier gibt es verschiedene Kategorien, z.B. Verbundfahrscheine, Schwerbehindertenausweis. Die Listen gehen regelmäßig bei mir im Büro ein.

Ich rechne die Werte zusammen und melde etwa einmal im Jahr dem Landratsamt, wie viele Einstiege es mit Verbundtickets gegeben hat. Der Kreis erstattet uns dann pro Einstieg den normalen Bürgerbusfahrpreis von 1 Euro. Vermutlich holt er sich dieses Geld dann vom Verbund zurück, aber daran sind wir nicht mehr beteiligt.

Wie aufwendig ist das?

Der Aufwand bei der Erfassung ist eigentlich minimal, weil es die Liste sowieso gibt. Bei der Abrechnung ist es schon sinnvoll, das in größeren Zeitabständen zu machen, weil der Aufwand sonst schon unverhältnismäßig wäre. Es geht ja nicht um große Beträge.

Was haben Sie davon – Einnahmen, Fahrgastzahlen, mehr Nutzer durch Integration?

Wir haben bisher etwa 10-20 Einstiege pro Monat mit Verbundtickets, das ist bei ca. 13 000 Fahrgästen im Jahr im Bürgerbus also ein sehr geringer Anteil.

Ist das Verfahren für die Beförderung von Personen mit Schwerbehindertenausweis genauso?

Ähnlich, hier bekommen wir allerdings eine Pauschale erstattet, die sich aus dem mittleren Anteil von Schwerbehinderten an den Fahrgästen beim Regiobus Stuttgart ergibt, der die Konzession für den Eberbus hat. Man könnte hier gegen Nachweis auch einen höheren Wert geltend machen, aber darauf haben wir bisher verzichtet.

Tabelle 4: Finanzierungsmöglichkeiten und Unterschiede je nach formaler Angebotsform

	Bürgerbus im ÖPNV	Bürgerbus in „genehmigungsfreier Nische“	Bezugsgröße und Regelmäßigkeit	Nähere Informationen
direkte Fahrgeldeinnahmen (Verkauf im Fahrzeug)	ja	nein	kontinuierlich, abhängig vom Verkehrsaufkommen	evtl. Abschätzung aus Erfahrungen anderer Bürgerbusse, evtl. Verkehrsunternehmen
Anteile allgemeine Fahrgeldeinnahmen (Monatskarten etc.)	ja, abhängig von Tarif und Abstimmung mit VU	nein	kontinuierlich, abhängig vom Verkehrsaufkommen und Anteilen dieser Fahrscheine am Aufkommen- ggf. Zahlungen nötig	Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund
Ausgleichszahlungen für Freifahrt Schwerbehinderter und Schülerzeitkarten				Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund
Fahrzeugförderung für Bürgerbusse	ja	nein	bei Neuanschaffung oder Ersatzkauf nach 8 Jahren bzw. 160 000 km im Linienverkehr	LBank bzw. MVI Referat 32
Förderung alternative Antriebstechnologien	ja	nein	50 % der Mehrkosten für Elektro- oder Hybridtechnik	MVI Referat 52
Erstattung Kosten für FzF	ja	nein	für in 2015 ausgestellte FzF	NVBW
Erstattung Kfz-Steuer	ja (wenn Fzg. mit 8 Fahrgastplätzen und mind. 50% im Linienverkehr genutzt)	nein	jährliche nachträgliche Abrechnung	für Kfz-Steuer zuständige Finanzämter (regional aufgeteilt) ⁹
Erstattung Ökosteuerteil Mineralölsteuer	ja	nein		Hauptzollämter (regional aufgeteilt) ¹⁰
Mitgliedsbeiträge des Bürgerbusvereins	ja	ja	jährlich	evtl. Abschätzung aus Erfahrungen anderer Bürgerbusse
Spenden von Fahrgästen	ja	ja	variabel	
Werbeflächenvermietung	ja	ja	Verträge meist jährlich oder auf mehrere Jahre	
Förderung durch Stiftungen	ja	ja	meist Einmalzahlung, Zweckbindung beachten	bei jeweiligen Stiftungen
Investitionsförderung aus LEADER-Mitteln	ja	ja	wenn Thema in regionalen Programmen enthalten, Einmalzahlung	inhaltlicher Entscheid: Aktionsgruppe formeller Entscheid: Regierungspräsidien ¹¹
sonstige Spenden und Sponsoring	ja	ja	variabel	evtl. Abschätzung aus Erfahrungen anderer Bürgerbusse

Fußnoten siehe Seite 39



Bild 11: Zusatzspiegel schaffen besseren Überblick.

6.3 Wie soll der Bus aussehen?

Das Fahrzeug soll den Fahrgästen eine bequeme, sichere und möglichst eigenständige Fortbewegung bieten und für die Fahrpersonale ein angenehmer Arbeitsplatz sein. Dabei ist auch zu bedenken, dass nicht alle Ehrenamtliche viel Erfahrung mit Fahrzeugen dieser Größe haben und von daher etwas mehr Unterstützung oder technische Hilfe (z.B. Rückfahrkamera, Zusatzspiegel) brauchen als die Hersteller standardmäßig vorsehen.¹²

Für den Einsatz als Bürgerbus sind die meisten Kleinbusse oder Großraum-Pkw grundsätzlich geeignet, es gibt jedoch verschiedene Zusatzausrüstungen bzw. Umbauten, die den Betrieb für Fahrer wie Fahrgäste wesentlich einfacher und attraktiver machen.

In den Leitfäden für Bürgerbusprojekte aus Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Brandenburg und bei Pro Bürgerbus Baden-Württemberg finden Sie unterschiedlich umfangreiche Empfehlungen für die sonstige Ausstattung des Fahrzeugs (vgl. Pro Bürgerbus NRW 2014, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2005, 2012, ZVBN 2007). **Tabelle 5 (S. 40)** enthält eine Zusammenstellung der wesentlichen in diesen Quellen genannten Punkte. Jenseits davon sollten Sie anhand Ihrer Möglichkeiten überlegen, was vor Ort noch sinnvoll sein könnte. Unabhängig von der bürgerbuspezifischen Ausstattung muss das Fahrzeug von der Substanz geeignet sein, den Anforderungen zu genügen. Das häufige Anfahren und Halten im Linienverkehr sowie die Topographie beanspruchen das Fahrzeug anders als der Güterverkehr, für den die Basisfahrzeuge meist vorrangig ausgelegt sind.

⁹ Rechtsgrundlage: § 3 Nr. 6 KraftStG – Weitere Infos zum Verfahren: www.formulare-bfinv.de/ffw/resources/D96736EDB16F6FAE5AE4/form/3804.pdf
Dienststellensuche: www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Kraftfahrzeugsteuer/Grundsaeetze_Besteuerung/Ansprechpartner-Kontaktstellen/_functions/baden-wuerttemberg_node.html

¹⁰ Rechtsgrundlage: § 56 Abs. 1 EnergieStG – Weitere Infos zum Verfahren: www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchsteuern/Energie/Steuerverguenstigung/Steuerentlastung/oeffentlicher-Personennahverkehr/oeffentlicher-personennahverkehr.html – zuständig: Hauptzollämter, Dienststellensuche: http://www.zoll.de/DE/Service/Auskuenfte/Zolldienststellen/BFD_SuedWest/suedwest_node.html

¹¹ Weitere Infos: www.landwirtschaft-bw.info/pb/MLR.LaendlicherRaum,Lde/LEADER

¹² Einen Überblick mit vergleichender Bewertung verschiedener Transportermodelle enthält Pro Mobil 2014

Tabelle 5: Ausstattungsmerkmale

Platzverhältnisse

- möglichst Anordnung der Fahrgastsitze als Einzelsitze
- Mittel- oder Seitengang
- erhöhtes Dach für bequemes Ein- und Aussteigen
- tiefere Zusatz-Trittstufe an der Fahrgastraumtür (notfalls transportabler Schemel), möglichst automatisch mit Türbetätigung ein-/ausfahrend
- Haltegriff(e) am Rand des Türraums
- elektrischer, vom Fahrerplatz bedienbarer Schiebetürantrieb
- Abstell- und Befestigungsmöglichkeiten für Einkaufstaschen, Einkaufswagen oder Rollatoren
- evtl. Kiste oder andere Befestigungsmöglichkeiten für kleinere Gepäckstücke

Komfort

- Stand- bzw. Zusatzheizung
- Sonnenschutz
- evtl. Rückfahrkamera
- Automatikgetriebe

Kommunikation und Betrieb

- Handy zur Abstimmung mit dem Disponenten bzw. dem Verkehrsunternehmen (Netzabdeckung beachten!)
- Fahrerhandbuch (>>> Kapitel 7.1)
- Orts- und Straßenkarten
- Fahrtenbuch
- deutlich sichtbare Uhr (>>> Bild 13, S. 42)
- Schreibunterlage und Vordrucke für Fahrgast- und Einnahmenerfassung (oder geeignetes elektronisches Gerät)

Fahrgeld

- Sparschwein oder Spendendose, für Fahrgäste gut erreichbar
- Möglichkeiten zum Kassieren und Ausstellen von Fahrscheinen durch den Fahrer – im Detail abhängig vom Tarif und der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen. Auf jeden Fall sollten Abstell-/Ablageflächen für Tickets, Wechselgeld und Schreibmöglichkeiten verfügbar sein

Sicherheit

- Automatikgurte an allen Plätzen
- Innenraumbeleuchtung
- Fußboden mit rutschfestem Belag
- Kindersitz/Kinderuntersitz (>>> Kasten „Kinderbeförderung“, S. 27 und Beispiel S. 15) und entsprechende Befestigungsmöglichkeit an den Sitzen
- Beleuchtung im Fahrgastraum
- Zusatzspiegel für Blick in Fahrgastraum und Einstiegsbereich

Erkennbarkeit

- Kennzeichnung des Fahrzeugs als Bürgerbus (Logo oder Namensschriftzug) – dient auch als Werbung!
- Zielschilder und/oder Liniennummer bei Einsatz im Linienverkehr (mindestens an der Frontscheibe)

Zum leichten Einstieg

Da allein Sitzplatzzahl und Gesamtgewicht für die führerscheinrechtliche Einordnung relevant sind (>>> Kapitel 6.1), kann man für den Bürgerbus auch ein etwas größeres Fahrzeugmodell nehmen, das mehr Bewegungsfreiheit im Innenraum bietet. Das in Bad Wimpfen eingesetzte Fahrzeug (>>> Bild 12, siehe unten) ist etwa ein etwas größeres Modell mit erhöhtem Dach, Einzelsitzen und einem Mittelgang. Dies ist sinnvoll, damit die Fahrgäste beim Einsatz im Linienverkehr möglichst unabhängig voneinander ihre Sitzplätze einnehmen können, ohne dass andere aufstehen oder sich umsetzen müssen. Wichtig ist außerdem ein bequemer Zugang und eine leichte Bedienung der Tür, da meist ein Großteil der Fahrgäste mit leichten Mobilitätseinschränkungen zu kämpfen hat und nicht ohne Weiteres steile Stufen steigen oder eine Schiebetür betätigen kann. Sehr sinnvoll sind daher auch Abstellmöglichkeiten für Rollatoren und anderes Gepäck.

Für die Landesförderung für Fahrzeuge ist außerdem ein barrierefreier (rollstuhlgerechter) Zugang erforderlich (>>> Tabelle 5, S. 40; Kapitel 6.2 und Anhang). Bisher sind zwar Rollstuhlfahrer eher seltene Gäste in Bürgerbussen, die Bedeutung einer universellen Nutzbarkeit wird jedoch im Zuge des demografischen Wandels zunehmen.

Diese Kriterien gelten zunächst für Bürgerbusse, für die – wie der Name schon sagt – Kleinbusse eingesetzt werden (>>> Kapitel 5.6). Für die weitgehend bedarfsorientiert fahrenden Bürgerrufautos und Bürgerfahrdienste kommen kleinere Fahrzeuge zum Einsatz, für die diese Überlegungen weniger relevant sind. Insbesondere ist keine Rollstuhlbeförderung vorgesehen. Wenn hier Kleinbusse zum Einsatz kommen (dies ist keine Pflicht, aber durchaus möglich), dann sollten diese zumindest mit Einstiegshilfen wie Trittstufe und Haltegriffen ausgerüstet sein. Wichtig für flexible Verkehrsangebote ist aber die Beweglichkeit auch in engen Straßen, da sie auch in Wohngebieten verkehren und evtl. wenden müssen.



Bild 12: Bürgermobil Bad Wimpfen (Foto: Florian Ellenböcker)

Rollende Innovationen

Schon jetzt verkehrt in Baden-Württemberg eine Reihe von Pkw unterschiedlicher Größe als Rufbus oder Sammeltaxi, eine ganze Reihe auch mit ehrenamtlichem Fahrpersonal im Sinne eines Bürgerrufautos ([>>> Karte am Anfang dieser Broschüre](#)). Wesentlich dazu beigetragen haben Pilotprojekte von Bund oder Land wie der Wettbewerb „Elektromobilität für den ländlichen Raum“ des MLR.¹³

Noch ein Wort zur Antriebstechnik: In den letzten Jahren hat sich in der Fahrzeugtechnik viel getan. Zwar geht die Entwicklung im Bereich der Kleintransporter langsamer voran als bei Pkw oder großen Bussen, alternative Antriebe werden jedoch auch hier in naher Zukunft verfügbar sein. Das MVI fördert im Rahmen des Programms „Nachhaltig mobile Region Stuttgart“ (NaMoReg) die Beschaffung und Erprobung eines Elektro-Kleinbusses als „E-Bürgerbus“. Der Bus soll Mitte 2015 einsatzbereit sein.¹⁴

Da in diesem Bereich sehr viel in Bewegung ist - sowohl in Sachen Technik wie auch in den formalen Anforderungen und Fördermöglichkeiten - würde eine detaillierte Darstellung den Rahmen dieses Leitfadens sprengen und bald überholt sein. Wir empfehlen daher die Information bei den darauf spezialisierten Beratungsstellen. Einen ersten Überblick gibt auch das E-Bürgerbuswiki der Universität Stuttgart im Internet.¹⁵



Bild 13: Nützliche Ausrüstung: Kassiertisch, Uhr Fahrernamensschild, Ablage und Spendendose (hier im Bürgermobil Bad Wimpfen, Foto: Martin Schiefelbusch)

¹³ <http://mlr.baden-wuerttemberg.de/de/unser-service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/ideenwettbewerb-zur-elektromobilitaet-im-laendlichen-raum-1/>

¹⁴ weitere Information über www.namoreg.de

¹⁵ www.e-buergerbus.de/

Barrierefreiheit

Im „großen“ ÖPNV sind barrierefreie Busse in Form von Niederflurfahrzeugen inzwischen Standard, selbst wenn ihre Einführung im ländlichen Raum etwas länger dauert als in den Städten. Für die für Bürgerbusverkehre nötigen Kleinbusse gilt dies noch nicht im gleichen Maße, da die zulässigen Fahrzeugdimensionen enge Grenzen setzen. Im Prinzip bestehen drei Möglichkeiten:



Bild 14: Niederflur-Bürgerbus, umgebaut aus einem VW-Transporter - im Einsatz etwa in Bad Krozingen und Furtwangen (Foto: Georg Bergmann, Fibe Bus GmbH)

- **Niederflurfahrzeug** mit Rollstuhlrampe an der Seitentür ([>>> Bild 14, siehe oben](#)): Das Fahrzeug kann wie ein normaler Linienbus von Bürgersteig bzw. Haltestelle aus erreicht werden. Dazu muss die Haltestelle gut (gerade) angefahren werden können. Die inzwischen üblichen mechanischen Rampen müssen manuell aus- und eingeklappt werden, dies ist aber ohne größeren Kraftaufwand möglich. Die Stellfläche für den Rollstuhl befindet sich meist direkt gegenüber der Tür. Diese Lösung (wie etwa bei den Bürgerbussen in Bad Krozingen, Furtwangen oder Wendlingen) erfordert erhebliche Umbauten am Fahrzeug, da faktisch der gesamte Teil hinter der Fahrerkabine neu gebaut werden muss. Solche Fahrzeuge kosten daher etwa doppelt so viel wie das als Grundlage verwendete Basismodell.
- **Rollstuhllift** an der Hecktür: Hier befinden sich Einstieg und Stellplatz für den Rollstuhl im Heck des Fahrzeugs. Für das Einsteigen muss der Rollstuhl zunächst vom Bürgersteig auf die Fahrbahn gelangen, um auf die Liftplattform rollen zu können (beim Ausstieg entsprechend umgekehrt). Der Lift selbst wird elektrisch vom Busfahrer betätigt. Diese Variante ist etwa bei den Bürgerbussen in Denkendorf ([>>> Bild 15, S. 43](#)) oder Stuttgart-Botnang zu finden.

- **Rampe** an der Hecktür: Diese Lösung ist technisch und finanziell die einfachste. Auch hier erfolgt Ein- und Ausladen über die Hecktür. Wesentlicher Unterschied ist, dass der Rollstuhl die Rampe hinauf geschoben und hinunter abgebremst werden muss. Dies erfordert eine gewisse Kraft und Geschick, was evtl. für manche Fahrpersonale ein Problem ist. Rampenlösungen finden sich etwa beim Bürgerbus Uhingen (>>> Bild 16, siehe unten).

Neben der Zugänglichkeit ist für die Mitnahme von Rollstühlen auch deren Sicherung im Fahrzeug zu klären. Für alle drei Varianten ist außerdem zu bedenken, dass alle Fahrpersonale in die Handhabung der Technik und das Sichern von Rollstühlen während der Fahrt geschult sein müssen. Das Ein- und Ausladen braucht ferner etwas Zeit, vor allem bei der Lösung mit Lift oder Rampe. Ferner ist gerade im ländlichen Raum eine kritische Bestandsauf-

nahme der Straßen und Haltestellen erforderlich. Fehlende oder nicht optimal den Anforderungen entsprechende Ausstattung (Bordsteinhöhen) zwingen hier oft zu Kompromissen und Improvisation.



Bild 15: Bürgerbus Denkendorf mit Rollstuhllift (Foto: Florian Ellenböger)



Bild 16: Bürgerbus Uhingen mit Rampe (Fotos: Wolfgang Euchner)

1. Beidseitige Entsicherung der Rampe
2. Ausziehen der Rampe
3. Auflegen auf festem Untergrund
4. Fertig

Entfernungstabelle in Minuten

Verbandsgemeinde Langenlonsheim

Bretzenheim									
Dorsheim	12,0								
Guldental	7,0	13,0							
Langenlonsheim	5,0	8,0	5,0						
Laubenheim	7,0	4,0	11,0	4,0					
Münster-Sarmsheim	10,0	7,0	14,0	9,0	5,0				
Rümmelsheim	14,0	3,0	14,0	11,0	7,0	7,0			
Waldalgesheim	18,0	10,0	14,0	17,0	12,0	12,0	5,0		
Windesheim	13,0	9,0	5,0	12,0	15,0	14,0	10,0	13,0	
	Bretzenheim	Dorsheim	Guldental	Langenlonsheim	Laubenheim	Münster-Sarmsheim	Rümmelsheim	Waldalgesheim	Windesheim

Bild 17: Fahrzeitmatrix als Hilfsmittel für die Planung (Quelle: Ralph Hintz, Bürgerbus Langenlonsheim)

6.4 Welche Technik brauchen wir sonst noch?

Das wichtigste Stück Technik beim Bürgerbus ist natürlich das Fahrzeug. Aber es gibt ein paar weitere Dinge, die für den Betrieb sehr hilfreich sind und daher möglichst angeschafft werden sollten:

- Schon bei der Fahrzeugausstattung genannt wurde das „**Fahrerhandy**“. Hierfür reicht ein einfacheres Gerät durchaus aus, aber eine solche Kommunikationsmöglichkeit ist wichtig, um bei Schwierigkeiten Hilfe holen zu können bzw. erreichbar zu sein. Es geht dabei nicht nur um Unfälle, auch plötzliche Verkehrsänderungen oder der Ausfall eines Fahrers kann Rücksprachen erforderlich machen. Das Handy wird sinnvollerweise mit Fahrzeugschlüsseln und -papieren verwahrt und vom jeweils diensthabenden Fahrer übernommen.

Tipp: Manche Bürgerbusvereine haben es sich zur Routine gemacht, dass der/die Fahrer/in kurz vor Dienstbeginn mit einem kurzen Anruf beim Koordinator (>>> Kapitel 7.1) die Einsatzbereitschaft bestätigt. So kann andernfalls noch schnell der Koordinator oder die als Reserve eingeteilte Person einspringen.

- Sehr gut bewährt hat es sich, die **Diensteinteilung** über ein im **Internet** (in einem passwortgeschützten Bereich) **bereitgestelltes Dokument** zu organisieren (>>> Bild 18, S. 46). Ob sich Ihre Fahrer hier direkt eintragen oder Sie die Dienstplanung beim Fahrtreff-

fen festlegen und anschließend nur online dokumentieren, müssen Sie selbst entscheiden. Eine für alle zugängliche Informationsmöglichkeit ist aber in jedem Fall sinnvoll. So kann jede/r bei Bedarf nachsehen, und aktuelle Änderungen können einfach mitgeteilt werden.

- Das Erfassen von Einnahmen und Fahrgästen lässt sich durch eine **elektronische Registrierung** schon im Fahrzeug erheblich vereinfachen. Die meisten Bürgerbusse in Baden-Württemberg erledigen dies derzeit noch manuell. Es gibt im Bundesgebiet jedoch schon speziell für Bürgerbusse entwickelte Software, die diese Aufgaben übernehmen kann. Nötig ist dafür ein **Tablet-Computer im Bus**. Informationen dazu finden Sie bei den Bürgerbusvereinen Schüttorf-Ohne-Wettringen (Niedersachsen)¹⁶ und Radevormwald (Nordrhein-Westfalen)¹⁷, die entsprechende Anwendungen entwickelt haben. Diese sind allerdings nur für Bürgerbusse im traditionellen Linienverkehr geeignet.
- Sofern Bürgerbusse in Verbundtarife integriert sind, müssen diese außerdem mit der dort üblichen **Verkaufstechnik** ausgestattet werden. Dies wird in der Regel über das örtliche Verkehrsunternehmen organisiert. Technisch kommen fest eingebaute Fahrscheindrucker oder tragbare Geräte zum Einsatz, für die in jedem Fall eine gute Einweisung erforderlich ist.

¹⁶ www.buergerbusverein-sow.de/software-fks-ffs.html

¹⁷ www.buergerbus-radevormwald.de/



NACHGEFRAGT...

IGERSHEIM – ERFAHRUNGEN MIT ELEKTROFAHRZEUG

Interview mit Roland Mast, Gemeinde Igersheim, Steueramt

Sie setzen ein Elektrofahrzeug ein, was für ein Fahrzeug ist das?

Wir haben einen Mercedes Vito, der für reinen Elektroantrieb umgebaut wurde und 6 Fahrgäste befördern kann. Das Fahrzeug wurde mit Förderung durch das Ministerium Ländlicher Raum Baden-Württemberg (MLR) beschafft. Wir haben den Bus geleast.

Wie hoch sind die Betriebskosten eines Elektrobusse?

Das waren im Jahr etwa 2 000 Euro jährlich für Strom und 11 000 Euro für die Leasingraten. Reinigung Bus, Reifen und Versicherung haben noch mal ca. 1.900 Euro gekostet.

Was hat die Kommune sonst noch in das Projekt investiert?

Wir haben eine beheizte Garage auf dem Bauhof gebaut, der Aufwand dafür lag bei ca. 10 000 Euro und die Miete pro Monat bei 60 Euro, weil der Bus einen beheizten Unterstand braucht. Außerdem mussten wir schon einmal die Aufkleber erneuern, weil die erste Ausführung nicht lang gehalten hat. Das kostete etwa 1.600 Euro. Wir schaffen jetzt auch dauerhafte Fahrplankästen an, das kostet weitere 920 Euro. Außerdem haben wir Kosten für Winterreifen, das Gehalt für den Koordinator, die Kosten für die Führerscheine. Als kleine Entschädigung für die Fahrer machen wir im Sommer einen Fahrerimbiss und auch eine Weihnachtsfeier.

Wie bewährt sich das Elektrofahrzeug im Betrieb?

Wir schaffen 80-90 km pro Ladezyklus, die Reichweite hat noch immer gereicht. In der Mittagspause wird jeweils nachgeladen. Der Verbrauch ist auch von Auslastung und vom Fahrstil abhängig.

Am Anfang gab es öfter mal Ausfälle des Fahrzeugs, deren Ursache zunächst unklar war. Schließlich hat die Werkstatt festgestellt, dass es wohl ein Problem mit der Heizung gab, das dann den gesamten Betrieb blockiert hat. Seitdem das geklärt ist, haben wir keine Schwierigkeiten mehr.

Fahrerliste von Januar bis März 2015

Januar 2015	Monat Soll : 45	Februar 2015	Monat Soll : 44	März 2015	Monat Soll : 48
	Monat Ist : 45		Monat Ist : 44		Monat Ist : 45

gendes beachten: Den Namen aus der linken Tabelle kopieren Taste STRG+C, dann in das jeweilige Datumfeld mit Taste STR+V einfügen – mehr nicht !

Name	Fahrer/In			Fahrer/In			Fahrer/In						
	Jan	Feb	Mär	Datum	Morgens	Nachmittags	Datum	Morgens	Nachmittags	Datum	Morgens	Nachmittags	
Anton	2	2	2	01.01.2015 *	Neujahr 2015			02/ 02/ 02/15	Heinrich	Gustav	02/ 02/ 03/15	Ludwig	Gustav
Bertran	2	1	1	02.01.2015 *	Martin	Qualle	03/ 03/ 02/15	Xaver	Udo	03/ 03/ 03/15	Willi	Paul	
Cäsar	2	2	2	03.01.2015 *	Hinder	—	04/ 04/ 02/15	Cäsar	Yogi	04/ 04/ 03/15	Berta	Theo	
Detlef	1	2	2	04.01.2015 *	Franz	Gustav	05/ 05/ 02/15	Cäsar	Xaver	05/ 05/ 03/15	Willi	Emil	
Emil	1	1	1	06.01.2015 *	Heilige Drei Könige			06/ 06/ 02/15	Detlef	Willi	06/ 06/ 03/15	—	Alfred
Franz	1	0	1	07/ 07/ 01/15	Anton	Xaver	07/ 07/ 02/15	Bertran	—	07/ 07/ 03/15	Joga	—	
Gustav	3	2	3	08/ 08/ 01/15	Willi	Siggi	09/ 09/ 02/15	Anton	Xaver	09/ 09/ 03/15	Cäsar	Siggi	
Heinrich	2	1	0	09/ 09/ 01/15	Ludwig	Alfred	10/ 10/ 02/15	Viktor	Theo	10/ 10/ 03/15	Cäsar	Xaver	
Ingo	0	0	0	10/ 10/ 01/15	Bertran	—	11/ 11/ 02/15	Berta	Yogi	11/ 11/ 03/15	Anton	Norbert	
Janosch	2	2	1	12/ 12/ 01/15	Heinrich	Gustav	12/ 12/ 02/15	Willi	Janosch	12/ 12/ 03/15	Viktor	Theo	
Karl	0	0	0	13/ 13/ 01/15	Cäsar	Udo	13/ 13/ 02/15	Erdal	Norbert	13/ 13/ 03/15	Martin	Siggi	
Ludwig	2	0	3	14/ 14/ 01/15	Cäsar	Janosch	14/ 14/ 02/15	Central	—	14/ 14/ 03/15	Hinder	—	
Martin	2	0	1	15/ 15/ 01/15	Willi	Siggi	16.02.2015 *	Anton	Paul	16/ 16/ 03/15	Anton	Gustav	
Norbert	2	1	2	16/ 16/ 01/15	Flegel	Emil	17.02.2015 *	Viktor	Janosch	17/ 17/ 03/15	Xaver	Siggi	
Otto	0	0	0	17/ 17/ 01/15	Hinder	—	18.02.2015 *	Berta	Theo	18/ 18/ 03/15	Ludwig	Yogi	
Paul	1	2	3	19/ 19/ 01/15	Detlef	Norbert	19.02.2015 *	Willi	Emil	19/ 19/ 03/15	Willi	Norbert	
Qualle	1	2	0	20/ 20/ 01/15	Viktor	Theo	20.02.2015 *	Flegel	Siggi	20/ 20/ 03/15	Xaver	Alfred	
Rene	0	0	0	21/ 21/ 01/15	Gustav	Yogi	21/ 21/ 02/15	Hinder	—	21/ 21/ 03/15	—	—	
Siggi	3	1	3	22/ 22/ 01/15	Willi	Janosch	23/ 23/ 02/15	Flegel	Paul	23/ 23/ 03/15	—	Janosch	
Theo	1	2	3	23/ 23/ 01/15	Xaver	Flegel	24/ 24/ 02/15	Qualle	Udo	24/ 24/ 03/15	Viktor	Theo	
Udo	2	2	0	24/ 24/ 01/15	Bertran	—	25/ 25/ 02/15	Qualle	Theo	25/ 25/ 03/15	Ludwig	Yogi	
Viktor	1	2	2	26/ 26/ 01/15	Heinrich	Norbert	26/ 26/ 02/15	Willi	Detlef	26/ 26/ 03/15	Willi	Detlef	
Willi	4	4	4	27/ 27/ 01/15	Anton	Udo	27/ 27/ 02/15	Gustav	Alfred	27/ 27/ 03/15	Gustav	Alfred	
Xaver	3	3	3	28/ 28/ 01/15	Ludwig	Siggi	28/ 28/ 02/15	Joga	—	28/ 28/ 03/15	Bertran	—	
Yogi	1	2	2	29/ 29/ 01/15	Willi	Flegel				30.03.2015 *	Franz	Detlef	
Zapper	0	0	0	30/ 30/ 01/15	Xaver	Martin				31.03.2015 *	Paul	Paul	
Alfred	1	1	3	31/ 31/ 01/15	Paul	—							
Berta	0	2	1	*) Weihnachtsferien Kindergarten (kein Fahrdienst)									
Central	0	1	0	.+) Weihnachts-Schulferien			*) Fasching-Schulferien			*) Oster-Schulferien			
Doro	0	0	0										
Erdal	0	1	0										
Flegel	3	2	0										
Gerd	0	0	0										
Hinder	2	1	1										
Iris	0	0	0										
Joga	0	1	1										

Bild 18: Beispiel einer tabellarischen Übersicht zur Diensterteilung, Bürgermobil Bad Wimpfen (Quelle: Rudi Holzmann)

Planungshilfen bei flexiblem Fahrtenangebot

Für flexible Verkehre (z.B. Bürgerrufautos) ist der Planungsaufwand höher (>>> Kapitel 5.3). Es lohnt sich daher, dies nach Möglichkeit technisch zu unterstützen. In Frage kommen hier einige Hilfsmittel:

- Für die **Vorab-Routenplanung** kann auf einen handelsüblichen Routenplaner zurückgegriffen werden. Den reinen Fahrzeiten sind allerdings Zeiten für das Ein-/Aussteigen hinzuzurechnen. Für die räumlich begrenzten Gebiete eines Bürgerbusses/-rufautos kann es sinnvoller sein, die für die verschiedenen Wege erforderlichen Zeiten in einer Tabelle festzuhalten, aus der die im Einzelfall benötigte Zeit dann einfach abgelesen werden kann (>>> Bild 17, S. 44). Dies ist dann oft schneller als eine separate Anfrage und zugleich genau genug.
- Für den Abgleich mit den Fahrplänen des ÖPNV bietet sich die **Online-Fahrplanauskunft** des örtlichen Verbundes bzw. die landesweite Fahrplanauskunft www.efa-bw.de an. Wege, bei denen ein Fahrgast auf

ein weiterführendes Verkehrsmittel umsteigt, müssen mit höherer Präzision geplant und durchgeführt werden als andere, da das andere Verkehrsmittel in der Regel nicht auf das Rufauto wartet. Dieses Thema sollte darüber hinaus in der Kooperationsvereinbarung mit dem Verkehrsunternehmen geregelt werden.

- Im Fahrzeug kann Hilfestellung durch ein **Navigationsystem** gegeben werden. Standardmäßig müssen dort aber die verschiedenen Aufträge nacheinander einzeln mit Start und Ziel eingegeben werden. Auch können evtl. vorhandene Sonderregelungen für öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Befahren einer Fußgängerzone) nicht enthalten sein.

Inwieweit bei Ihnen vor Ort Bedarf an solchen Hilfsmitteln besteht, müssen Sie selbst beurteilen. Je nach Größe des Bedienungsgebiets, Betriebskonzept und auch den verfügbaren „Talenten“ im Kreis der Aktiven kann man vieles auch mit Ortskenntnis und Erfahrung gut bewältigen.



NACHGEFRAGT...

„MOBILO“ DEIZISAU – BEISPIEL FÜR EINEN EINKAUFSAHFDIENST

Interview mit Sabine Hagenmüller, Gemeinde Deizisau

Wie kam es zur Einrichtung Ihres Fahrdienstes?

Die Idee kam von Herrn Schaaf, ein bürgerschaftlich engagierter Mitbürger; die Gemeinde hat sich gleich engagiert. Der Bus war schon da, der gehört der Gemeinde, genauer gesagt der Begegnungsstätte Zehntscheuer. Von dort leihen wir uns den Bus immer für 2 halbe Tage pro Woche.

Was zahlen Sie dafür?

Nichts, weil das Mobilo zur Zehntscheuer und zur Beratungsstelle für Senioren gehört und beides Gemeindeeinrichtungen sind.

Was ist das für ein Fahrzeug?

Bisher ist es ein unveränderter VW-Bus, wir haben nur einen kleinen Trittschemel dabei, damit man leichter einsteigen kann, und Taschen, um die Einkäufe besser zu tragen. Sobald der Gemeinderat zugestimmt hat, wird aber ein neuer Bus beschafft, der dann mit Einstiegshilfe ausgestattet ist und auch anderen Organisationen zur Verfügung gestellt werden soll.

Wo ist der Bus untergebracht?

Der Bus steht am Seniorenheim in der Tiefgarage, gleich gegenüber von meinem Büro.

Wer ist am Fahrdienst noch beteiligt?

Ich bin von der Ausbildung Arzthelferin und mit mehreren Funktionen bei der Kommune angestellt. Unter anderem mache ich die Seniorenberatung, sitze hier in der Nachbarschaftshilfe, wir organisieren auch andere soziale Dienstleistungen. Etwa eine Stunde pro Woche bin ich mit dem Fahrdienst beschäftigt, aber das verteilt sich natürlich über alle Tage. Die 8 Fahrer sind

bei Zehntscheuer „als Ehrenamtliche angegliedert“, das heißt, die Zehntscheuer betreut diese Ehrenamtlichen und organisiert Dankeschön-Veranstaltungen für diese.

Wie funktioniert die Bestellung von Fahrtwünschen?

Die Fahrgäste rufen bis mittwochs 12 Uhr an, ich mache die Liste und schicke sie dann per Mail an die Fahrer. Meist gibt es noch Nachzügler, aber wir fahren dann eben notfalls zweimal. Bei der Bestellung nehme ich Start und Ziel auf, die Fahrer legen die Tour im Detail fest. Die Fahrer haben auch ein Handy, da können wir noch Bestellungen in letzter Minute durchgeben. Es gibt eigentlich zwei Ziele (Einkaufsmärkte), die nachgefragt werden. Wir machen jeweils eine Sammeltour zu jedem Ziel. Notfalls fahren wir zweimal. Es soll niemand bei seinem Einkauf unter Zeitdruck geraten. Wir würden auch andere lokale Geschäfte hier im Ort anfahren, aber das wird wenig genutzt. Arztfahrten machen wir nicht, das wäre zu individuell, dann würden die Leute fragen, warum wir das nicht auch an anderen Tagen machen. Wir wollten auch dem Busverkehr und dem Taxi keine Konkurrenz machen. Wir nehmen kein Geld, aber die meisten lassen eine Spende da.

Wer kann den Bus benutzen?

Wir würden niemand abweisen, aber bisher nutzen nur Senioren den Service.

Warum haben Sie keinen klassischen Bürgerbus eingerichtet?

Wir haben uns beide Modelle angeschaut und uns auch in der Nähe beim Bürgerbus Aichwald informiert, aber den Linienverkehr fanden wir zu aufwendig zu organisieren. Wir haben hier auch nicht so viel Nachfrage, die paar Aufträge pro Fahrt sind einfacher so zu organisieren. Wir haben uns eher an der Löwenkutsche in Neuhausen orientiert.



7

Organisation – Wer macht was?

Bürgerbusse leben vom ehrenamtlichen Engagement. Aber Bürgerbusse sind auch ein Gemeinschaftswerk: Die aktiven Bürgerinnen und Bürger können und sollen nicht alles selbst machen. In diesem Kapitel behandeln wir die wichtigsten organisatorischen Fragen: Wer ist noch beteiligt? Brauchen wir einen Verein? Wie sind wir abgesichert? Wie organisieren wir den Betrieb? Auch hier gibt es wieder viele Möglichkeiten der Ausgestaltung, aus denen Sie sich ein geeignetes Konzept für die Situation bei Ihnen vor Ort entwickeln sollten.

7.1 Beteiligte

Die wesentlichen Beteiligten bei der Bürgerbusentwicklung sind die aktiven Bürgerinnen und Bürger, Fahrkräfte und andere Mitwirkende, Gemeinde(n),¹⁸ Verkehrsunternehmen und Kreise. Die Aufgabenverteilung zwischen diesen Gruppen unterscheidet sich zum einen nach der formalen Angebotsform (vgl. Kapitel 2), vor allem was die Rolle des Verkehrsunternehmens angeht und zum anderen nach den örtlichen Möglichkeiten und Interessen. Grob gesagt ist die Rollenverteilung folgende:

- Die **Aktiven** (Fahrerinnen und Fahrer, weitere Mitwirkende etwa im Telefondienst) führen den Verkehr durch, übernehmen die Diensterteilung, pflegen das Fahrzeug, betreiben Werbung und Öffentlichkeitsarbeit und sammeln Anregungen für die Weiterentwicklung. Typischerweise gibt es dabei – wie in jeder Gruppe – Personen, die eher organisatorische und Vorstandsaufgaben übernehmen, während andere hauptsächlich als Fahrer mitmachen. Dies sollte in den vorbereitenden Treffen geklärt werden.

Eine wichtige Frage ist, in welcher Rechtsform die Aktiven den Bürgerbus betreiben, denn eine juristisch eigenständige Institution ist aus vielen praktischen und rechtlichen Gründen erforderlich. Hierzu siehe der nächste Abschnitt „Rechtsträger“.

- Die **Gemeinde(n)** ist meist mit im Boot, da sie aus ihrem Haushalt Fahrzeug und/oder Betriebskostendefizit zumindest teilweise finanziert. Sie kann aber auch in der Entwicklung des Konzepts praktische Hilfe leisten (z.B. indem Räume für die Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt werden und Verwaltungsmitarbeiter fachlich beraten). Sie kann ferner Fahrzeughalter sein und den Bus evtl. zusammen mit den anderen Gemeindefahrzeugen versichern und warten lassen. Sie kann schließlich Rechtsträger und Konzessionsinhaber sein, da bei Gemeinden die nach dem PBefG nötige Fachkunde als gegeben angesehen wird.
- Das/die **Verkehrsunternehmen** ist zunächst als Betreiber der sonstigen Verkehrsangebote in der Planung gefragt (>>> Kapitel 5). Es kann die Bürgerbusaktiven auch bei der eigenen Konzeptentwicklung beraten.

¹⁸Der Begriff „Gemeinde“ umfasst in diesem Zusammenhang auch kreisangehörige wie kreisfreie Städte.



In vielen Bürgerbusprojekten in Deutschland ist aber eine weitergehende Kooperation üblich: Der Bürgerbusverein erbringt sein Verkehrsangebot quasi als „Unterauftragnehmer“ des Verkehrsunternehmens im Rahmen von dessen Konzessionen. Er regelt dann in einer Kooperationsvereinbarung mit dem Verkehrsunternehmen (>>> **Kasten**, genauere Vorlagen dafür finden Sie etwa im Internet bei Pro Bürgerbus NRW,¹⁹ beim Bürgerbus Weyhe²⁰ oder in den Bürgerbusleitfäden des VBB (VBB 2005, 2012)) die Zusammenarbeit im Detail. Das Verkehrsunternehmen kann dann weitere Aufgaben übernehmen, etwa Fahrzeugwartung, Auftragsannahme für Fahraufträge (bei flexiblen Verkehren), Einnahmeabrechnung und Fahrzeugbeschaffung. Das Verkehrsunternehmen bzw. der Verkehrsverbund sind auch dafür zuständig, den Bürgerbus in die Fahrplanmedien aufzunehmen, allerdings nicht dazu verpflichtet.

- Die **Landkreise** und kreisfreien Städte sind nach dem ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und von daher zuständig für Angebotsplanung und Finanzierung. Sie stellen dazu regelmäßig einen Nahverkehrsplan auf, der auch Aussagen zu Bürgerbusverkehren treffen kann. Allerdings ist dies eine so genannte „freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“ (§ 5 ÖPNVG), die entsprechend der verfügbaren Mittel und Prioritäten ausgestaltet wird. Es gibt daher keine Verpflichtung der Kreise, Bürgerbusprojekte finanziell zu unterstützen, zumal es sich meist um kleinräumige Verkehre eher lokaler Bedeutung handelt. Bisher ist entsprechend noch kein Bürgerbus im Land von den Kreisen mitfinanziert wor-

den. Die Verankerung des Themas im Nahverkehrsplan kann trotzdem helfen, das Angebot zu sichern.

Inhalte einer Kooperationsvereinbarung zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen (nach VBB 2012)

1. Vertragsgrundlage und -gegenstand (z.B. Betrieb eines Bürgerbusses als Linienverkehr auf Strecke ...)
2. Aufgaben des Vereins
3. Aufgaben des Verkehrsunternehmens
4. Regeln der Zusammenarbeit
 - a. Fahrereinsatz
 - b. Fahrzeugnutzung
 - c. Sorgfaltspflichten
 - d. Überwachungs- und Kontrollrechte
 - e. Fahrgeldabrechnung
5. Laufzeit und Kündigung

Manche der hier genannten Aufgaben können durchaus verschiedenen Stellen zugeordnet werden – Sie sollten daher in der Konzeptentwicklung überlegen und mit Ihren Partnern vor Ort besprechen, wie die Verteilung bei Ihnen konkret aussehen kann.

¹⁹ www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=musterunterlagen

²⁰ www.buergerbus-weyhe.de/downloads/downloads.php



Bild 19: Bürgerbusse – Mobilität im ländlichen Raum

7.2 Der Rechtsträger – Bürgerbusverein oder anders?

Der Bürgerbus wird zwar von „natürlichen Personen“ betrieben (den Aktiven), braucht aber auch eine eigene Rechtspersönlichkeit. Dies ist aus verschiedenen Gründen nötig: Der Verkehr verursacht Einnahmen und Ausgaben, ein Konto ist nötig, es muss mit Behörden und Sponsoren verhandelt werden und anderes mehr. Für all diese Aktivitäten ist es nicht sinnvoll, teils auch nicht zulässig, wenn Privatpersonen hier vielleicht „für den Bürgerbus sprechen“, juristisch aber als Individuum auftreten. Außerdem stellt sich der Rechtsträger als Institution vor die Aktiven und deckt Haftungsrisiken ab.

Für eine Rechtsträgerschaft gibt es wiederum drei grundsätzliche Möglichkeiten:

Bürgerbusverein

Der in Deutschland häufigste Weg ist, einen eigenen Bürgerbusverein zu gründen. Dabei handelt es sich um einen nach den üblichen Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuchs gestalteten eingetragenen Verein, dessen satzungsgemäßer Zweck eben die Durchführung des Bürgerbusverkehrs mit allen dazugehörigen Aufgaben ist. Mitglieder des Vereins sind die Aktiven – die meist keinen Beitrag zahlen – darüber hinaus können weitere natürliche oder juristische Personen mit Förderbeiträgen aufgenommen werden.

Auch die am Bürgerbus interessierten Gemeinden können (wie etwa im Oberen Kyrbachtal) zu diesem Zweck Vereinsmitglieder werden. Die wesentlichen Schritte der Vereinsgründung haben wir Ihnen im **Kasten, siehe S. 52** zusammengestellt. Vorlagen für Satzungen finden Sie im

Internet etwa bei Pro Bürgerbus NRW²¹, beim Bürgerbus Weyhe²² oder im Bürgerbusleitfaden des VBB.

Bestehende Vereine als Träger

Einige Bürgerbusse in Baden-Württemberg haben keinen speziellen Bürgerbusverein gegründet, sondern bereits bestehende Vereine führen den Verkehr neben anderen Aufgaben durch. Dies ist etwa in Wendlingen oder Pfullingen der Fall (>>> **Beispiel S. 55**). Auch solche Vereine können die nötigen Kooperationsvereinbarungen und Verträge abschließen. Bei einer solchen Lösung ist aber besonders zu bedenken, ob die bestehenden Satzungen, Versicherungen usw. für die neue Aufgabe ausreichen und ob die Gemeinnützigkeit erhalten bleiben kann (>>> **Kapitel 7.3-7.4**).

Die Kommune als Träger

Als dritter Weg kann die Gemeinde die Funktion des Rechtsträgers übernehmen. Die ehrenamtlichen Aktiven werden dabei juristisch als „Helfer“ im Auftrag der Kommune tätig. Hierzu bedarf es entsprechender, dokumentierter kommunaler Beschlüsse. Dies kann auch ein Zwischenschritt sein, um ein Projekt schneller umsetzen zu können. Eine solche Lösung findet sich etwa in Igersheim oder Murg (>>> **Beispiele S. 53 und S. 21**).

²¹www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=musterunterlagen

²²www.buergerbus-weyhe.de/downloads/downloads.php



NACHGEFRAGT...

STUTTGART-BOTNANG – SICHT EINES BUSUNTERNEHMERS

Interview mit Udo Nehr, Busunternehmen „Der kleine Stuttgarter“

Sie sind Busunternehmer und betreuen neben Ihrem Geschäft auch den Bürgerbus Botnang. Was heißt das konkret?

Ich führe das Unternehmen von meinem Vater seit nunmehr 10 Jahren fort. In unserem Fuhrpark befinden sich 9 Busse (6 Reise- und 3 Linienbusse). Somit konnte ich die Konzession beantragen und auf die Firma ausstellen lassen. Zuerst hatten wir ein Jahr Probebetrieb, dann die Verlängerung auf die üblichen 8 Jahre. Dadurch bin ich auch Mitglied des Bürgervereins geworden, der den ehrenamtlichen Teil organisiert. Hier bin ich Beauftragter für den Ortsbus. Der Vorstand, die Fahrer und ich selbst treffen uns monatlich um Details, Probleme oder auch Wünsche der Passagiere zu besprechen. Einmal im Jahr organisieren wir auch einen Fahrerausflug. Alles was wir für den Bürgerbus machen, machen wir ehrenamtlich.

Welche Aufgaben übernimmt Ihr Unternehmen im Alltagsbetrieb?

Der Ortsbus wird bei uns auf dem Hof abgestellt. Die Fahrer kommen morgens und nachmittags und holen den Geldbeutel und den Schlüssel und bringen dies nach Schichtende auch wieder zurück. Die Führerscheine und die Gesundheitsuntersuchungen werden von mir überwacht. Das Fahrzeug wird bei uns grob überwacht, d.h. wir schauen nach der Verkehrssicherheit und machen Kleinreparaturen. Die Reinigung übernimmt unsere Putzperle, die auch die Busse reinigt. Die eigentliche Wartung liegt bei der Ford-Werkstatt. Betankt wird das Fahrzeug bei uns, gegen Berechnung zum Einkaufspreis an den Bürgerverein.

Wie kommt man als kleines Busunternehmen damit zurecht?

Bei allem ist Zeit ist ein großer Faktor. Die elektrische Tür war alle zwei Wochen kaputt. Jetzt haben wir die Tür selbst umgebaut, seither haben wir Ruhe. Generell ist die Technik der Fahrzeuge leider nicht ausgereift. Deshalb bin ich auch Mitglied bei Pro Bürgerbus im Arbeitskreis Technik aktiv. Oft kollidieren die Aufgaben mit meinem eigentlichen Geschäft – Engagement gehört daher schon dazu.

Wie viel Zeit investieren Sie so in den Bürgerbus?

Ich schätze insgesamt etwa 20 Stunden pro Monat.

Worauf sollten Busunternehmen achten, die ein Bürgerbusprojekt unterstützen wollen?

Das kommt auf die Größe des Unternehmens an. Man muss sich darüber im Klaren sein, dass viel Zeit – entweder Eigenarbeit oder von Personal, das dafür bezahlt werden muss – beansprucht wird. Manche Aufgaben können im Laufe der Zeit auch abgetreten werden. So haben wir zum Beispiel die Fahrerdiensteinteilung an einen Fahrer abgegeben, der dies überwacht. Auch können sich die Fahrer in einen Online-Kalender eintragen, somit hat man einen Überblick wer welchen Dienst fährt bzw. wo noch Bedarf ist.



Bild 20: Linienbus und Bürgerbus aus einer Hand

CHECKLISTE VEREINSGRÜNDUNG

Bürgerbusverein soll gegründet werden

1. Satzung entwerfen in Anlehnung an bestehende Vereine
2. Sind alle notwendigen Angaben in der Satzung vorhanden?
3. Sind mindestens sieben Personen bereit, die Satzung bei der Gründungsversammlung zu unterschreiben?

Einladung zur Gründungsversammlung

1. Einladungsschreiben mit Tagesordnung erstellen. Es muss enthalten:
Ort, Zeit, Gründung des Vereins, Wahl von Vorstand, Wahl weiterer Funktionsträger (Kassenprüfer)

Durchführung Gründungsversammlung

1. Wahlen durchführen
2. Satzung unterschreiben lassen

Nachbereitung Gründungsversammlung

1. Protokoll von Vorsitzendem und Protokollführer eigenhändig unterschreiben lassen
2. Beglaubigung der Unterschriften durch Notariat bzw. Ratsschreiber durchführen lassen
3. Satzung nach Bearbeitung durch Notar mit Anschreiben zum Amtsgericht schicken
4. Eintragung des Vereins abwarten
5. Nach Eintragung bei allen Medien das i.G. löschen

Erste Arbeitsschritte

1. Bankkonto eröffnen
2. Mitgliedsbeiträge erheben
3. Konstituierende Vorstandssitzung einberufen, Geschäftsverteilung verabreden
4. Mittelfristigen Terminplan erstellen (Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung im Folgejahr)
5. Fragen zum Versicherungsschutz erklären (Haftpflicht, Unfall, Fahrzeug)

Inhaltliche Arbeit verstetigen

1. Regelmäßige Vorstandssitzungen
2. Präsenz in der Außendarstellung mit Flyern, Webseiten, Beiträge in Lokalpresse und Amtsblättern
3. Optional: Leitbild oder Selbstverständnis des Vereins entwickeln
4. Mitgliederbasis verbreitern

NACHGEFRAGT...

IGERSHEIM – AUFGABENVERTEILUNG OHNE BÜRGERBUSVEREIN

Interview mit Roland Mast, Gemeinde Igersheim, Steueramt

In Igersheim gibt es keinen Bürgerbusverein, aber einen Bürgerbus. Wie haben Sie die Aufgaben verteilt, die anderswo der Verein übernimmt?

Wir haben die Aufgaben aufgeteilt, in erster Linie zwischen mir und unserem Bürgerbuskoordinator. Das meiste macht der Koordinator. Er ist ehrenamtlich als Fahrer tätig, hat aber für die Koordinierungsaufgaben einen Minijob bei der Kommune. Insgesamt haben wir 18 ehrenamtliche Fahrpersonale.

Welche Personalkosten fallen dabei für den Koordinator an?

300 Euro pro Monat.

Was sind dann noch Ihre Aufgaben als Verwaltungsmitarbeiter?

Ich überwache den Betrieb, organisiere wenn nötig die Reparaturen und kümmere mich um die Abrechnungen. Alle Einnahmen und Ausgaben in Zusammenhang mit dem Bürgerbus sind Teil des kommunalen Haushalts.

Ist sonst noch jemand von der Verwaltung an dem Projekt beteiligt?

Ja, unsere Mitarbeiterin im Empfang nimmt die Aufträge für die bedarfsabhängigen Fahrten entgegen und gibt sie direkt an den Koordinator weiter. Demnächst wird der Verkehr in die Außenorte auf einen voll flexiblen Rufbusbetrieb umgestellt, dann kann man auch Fahrtwünsche noch am jeweiligen Verkehrstag über das Handy an den Fahrer weitergeben.

Wie lassen sich die Aufgaben, die die Gemeinde übernimmt, in den Verwaltungsalltag integrieren?

Der Aufwand ist schwankend, und natürlich haben wir am Anfang viel Zeit in den Aufbau des Verkehrs gesteckt. Ich habe mit dem Koordinator täglich Kontakt. Bei Problemen mit dem Fahrzeug kommen schon 5-6 Stunden Arbeitszeit zusammen, die ich pro Woche mit dem Bürgerbus zu tun habe, sonst sind es weniger 3-4 Std.



Bild 21: Zusammenarbeit beim Bürgerbus Igersheim: (von links) Fahrer Helmut Schmitt, Projektleiter Roland Mast, Koordinator Paul Rietz und stv. Bürgermeister Karl Limbrunner (Foto: Klaus Mende)

7.3 Das Thema Gemeinnützigkeit...

Mit dem Stichwort „Verein“ wird im allgemeinen Verständnis oft das Thema Gemeinnützigkeit verbunden, da viele im Alltagsleben bekannte Vereine als gemeinnützig anerkannt sind. Dies ist jedoch keinesfalls immer so. Vielmehr müssen für den Status der Gemeinnützigkeit einige Vorgaben eingehalten werden und sich insbesondere der Vereinszweck auf bestimmte „anerkannte“ Ziele beziehen, die in § 52 der Abgabenordnung enthalten sind (im Detail vgl. dazu den Leitfaden des Finanzministeriums „Steuertipps für gemeinnützige Vereine“ (MFW 2013)).

Die Frage, ob ein Bürgerbus gemeinnützig sein kann, wurde in der Vergangenheit immer wieder diskutiert. Nach der letzten Bund-Länder-Abstimmung dazu im Herbst 2012 ist davon auszugehen, dass reine Bürgerbusvereine (wie in der Regel auch schon bisher) nicht als gemeinnützig anerkannt werden. Diese Einschätzung mag manche erstaunen, die sich aus sozialem Interesse mit der Thematik befassen und im Bürgerbus – zu Recht – einen Beitrag zum örtlichen Gemeinschaftsleben und zur Integration sehen. Aus Sicht der Finanzbehörden steht jedoch im Vordergrund, dass ein Bürgerbusverein nach seiner Satzung ganz überwiegend bis ausschließlich Beförderungsleistungen erbringt. Und Personenverkehr gilt im deutschen Recht – das kommt auch schon im PBefG zum Ausdruck – grundsätzlich als gewerbliche Tätigkeit.

Die Situation kann anders sein, wenn Vereine neben dem Bürgerbus weitere Aktivitäten in ihrer Satzung nennen, die ohne Zweifel als gemeinnützig anerkannt werden. Hier kommt es auf die Gewichtung der verschiedenen Bereiche und die genaue Formulierung der Aufgaben an. Eine solche Konstruktion sollte daher auf jeden Fall nur mit Begleitung durch einen Steuerberater ins Auge gefasst werden.

Auch die Unterstützung eines (nicht gemeinnützigen) Bürgerbusvereins durch eine gemeinnützige Organisation kann unter Umständen aus steuerlicher Sicht kritisch gesehen werden. Hier kommt es ebenfalls unter anderem darauf an, welche Bedeutung diese Hilfe für die gemeinnützige Organisation hat. Auch hier sollte zur Klärung ein Steuerberater hinzugezogen werden.

Kommunale Unterstützung

Ein Beispiel für eine Konstruktion, bei der die Gemeinnützigkeit für den Trägerverein „trotz“ des Bürgerbusses erhalten werden konnte, findet sich in Pfullingen (>>> Beispiel S. 55).

„Gemeinnützig“ hat auch Konsequenzen

Bevor Sie allzu viel über das Thema Gemeinnützigkeit nachdenken, sei noch einmal darauf hingewiesen, dass auch diese Lösung Vor- wie Nachteile hat.²³ Zu letzteren gehören deutlich umfangreichere Dokumentationspflichten und Kontrollbefugnisse der Finanzbehörden bzw. des Amtsgerichts, die zu einigem Aufwand in der Vereinsarbeit führen können. Das tatsächliche Bestehen der für die Gemeinnützigkeit relevanten Gründe muss regelmäßig nachgewiesen werden. Umgekehrt ist der wesentliche praktische Vorteil des Gemeinnützigkeitsstatus die Möglichkeit, dass Spender ihre Zuwendungen an den Verein steuerlich absetzen können. Im Bereich Bürgerbus betrifft dies vor allem gewerbliche Sponsoren. Die Vergabe von Werbeflächen kann jedoch alternativ auch über Verträge geregelt werden, wodurch die „Spender“ diese Aufwendungen als Betriebsausgaben steuerlich geltend machen können.



Bild 22: Fahrgastzahlen einfach erheben

²³Eine übersichtliche Zusammenstellung der Unterschiede finden Sie im Internet beim Landesfeuerwehrverband Rheinland-Pfalz unter http://www.lfv-rlp.de/hp/fachreferate/soziales/download/unterschiede_steuerecht.pdf



NACHGEFRAGT...

BÜRGERBUS PFULLINGEN – BÜRGERVEREIN UND GEMEINNÜTZIGKEIT

Interview mit Werner Fessler, Projektverantwortlicher Bürgerbus beim Bürgertreff Pfullingen

Wie kam es zum Aufbau des Bürgerbusverkehrs in Pfullingen?

Das war eine Initiative des Gemeinderats, wobei der ÖPNV schon ein uraltes Thema bei uns ist. Letzter Auslöser war eine Studie im Jahr 2008, in der unterversorgte Bereiche identifiziert und auf die Möglichkeit hingewiesen wurde, einen Bürgerbus einzurichten. Die Stadt hat sich dann in Ebersbach informiert und 2009 kurz einen Probebetrieb angeboten. 2010 kam dann der Gemeinderatsbeschluss für eine Bürgerbuslinie. Bei uns kam der Anstoß also nicht direkt aus der Bürgerschaft, sondern die Stadt hat per Fragebogen nach dem Interesse gefragt. Dort haben sich dann ca. 30 Personen als Aktive gemeldet.

Wie hat sich der Bürgerbus inzwischen etabliert?

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass sich die Ausweitung des Betriebsangebots auf 5 Wochentage (9 Halbtageschichten statt vorher 6) zu einem überproportionalen Fahrgastzuwachs geführt hat – vorher haben nur die den Bus genutzt, die es mussten, danach wurde er sozusagen als richtiges Verkehrsmittel wahrgenommen.

In Ihrem Bürgerbus werden Verbundfahrkarten und Schwerbehindertenausweise mit Wertmarke anerkannt. Das gibt es bisher nur bei wenigen Bürgerbussen. Wie kam es dazu?

Die Überlegung dahinter war, Fahrgästen, die von unserem Bus auf den Stadtbus Reutlingen umsteigen wollen, mehrfaches Lösen und damit hohe Fahrpreise zu ersparen, zumindest bei der Rückkehr. Da wir keine Verbundfahrkarten ausgeben können, haben wir gesagt, dass alle mit gültigem Naldo-Ticket auf Kulanzbasis mitfahren können.

Wir zählen alle Fahrgäste auf einem Formular, das die Fahrer unterwegs ausfüllen, auch mit Art des

Fahrscheins. Wir erfassen auch alle Personen, die wir kostenlos befördern (berechtigte Schwerbehinderte, Kinder und Personen mit Verbundfahrkarte). Ich mache daraus für jedes Quartal eine Fahrgaststatistik für die Stadt und den Reutlinger Stadtverkehr. Die Stadt verzichtet aber darauf, ihren Anteil an den Verbundeinnahmen zu errechnen und einzufordern.

In Pfullingen gibt es keinen Bürgerbusverein, sondern der „Bürgertreff“ organisiert den Verkehr. Wie kam es dazu?

Als der Bürgerbus in die Diskussion kam, gab es schon den Verein „Bürgertreff“, daher kam auch die Idee, den Verkehr hier anzugliedern. Der „Bürgertreff“ ist ansonsten in verschiedenen Generationenprojekten aktiv, etwa Wunschopa, Lesepatzen, Jobpatzen, Theatergruppe, Bücherstube.

Ist der Verein als gemeinnützig anerkannt? Normalerweise sind Bürgerbusvereine das ja nicht.

Ja, der „Bürgertreff“ ist gemeinnützig. Das war möglich, weil der Bürgerbusbetrieb für den Verein finanziell nur ein durchlaufender Posten ist. Wir leiten alle Einnahmen an die Stadt weiter, und die zahlt auch alle Kosten. Nachteil dieser Lösung ist, dass eigentlich für alle Ausgaben die Stadt gefragt werden muss. Nur über Spenden und Trinkgelder können wir direkt verfügen.

Wie haben Sie denn die Aufgabenverteilung mit der Stadt geregelt?

Im Prinzip ist die Stadt nur Fahrzeughalter und Kostenträger für alle betrieblich notwendigen Ausgaben, etwa Wartung, Versicherungen und Fahrplandruck. Wir im Verein sind verantwortlich für den ordnungsgemäßen Betrieb und alles, was Öffentlichkeitsarbeit und Werbung angeht.

7.4 Versicherungsfragen

Auch das Thema Versicherungsschutz wirft immer wieder Fragen auf, die sich aus den Randbedingungen von Nahverkehr und Ehrenamt ergeben. Im Einzelnen geht es um unterschiedliche Aspekte:

- Schutz der Fahrgäste bei Unfällen
- Schutz des ehrenamtlichen Fahrpersonals bei Arbeitsunfällen und bezüglich Haftungsrisiken
- Haftung des Rechtsträgers
- Versicherungsschutz für das Fahrzeug

Wie schon in anderen praktischen Fragen gibt es auch hier unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten, die teils wieder von der gewählten Angebotsform oder Trägerschaft abhängen. Zwei wichtige Merkpunkte aber vorab:

- Baden-Württemberg hat wie die meisten Länder so genannte Sammelversicherungen für ehrenamtlich Tätige abgeschlossen, die Unfall- und Haftpflichtrisiken abdecken, die aus der ehrenamtlichen Tätigkeit entstehen. Für die Haftpflichtversicherung gilt allerdings, dass diese nur eintritt, so lange die Tätigkeit ohne einen Träger mit eigener Rechtspersönlichkeit abgewickelt wird, der selbst für Versicherungsschutz sorgen kann. Da wie beschrieben bei Bürgerbussen stets ein Träger mit Rechtspersönlichkeit nötig ist, kann diese Versicherung hier nicht in Anspruch genommen werden.
- Unabhängig von der Art der Versicherung sollte versucht werden, den Bürgerbus (Fahrzeug) und den Verein bzw. die Aktiven soweit möglich im Rahmen bestehender Policen mitzuversichern, statt eigene Verträge abzuschließen. Dies ist in aller Regel vorteilhaft, da zum einen Flottenverträge günstiger sind, zum anderen sowohl Gemeinden als auch Verkehrsunternehmen Zugang zu speziellen Versicherungsträgern haben, die günstige Konditionen anbieten.²⁴
- Sollte trotzdem eine eigene Versicherung erforderlich sein, so kann es auch hier von Vorteil sein, wenn der Träger des Bürgerbusses durch einen klaren Auftrag der Kommune als eine im öffentlichen Interesse handelnde Einrichtung auftreten kann.

Kurz gefasst bieten sich für die einzelnen Regelungsbereiche folgende Optionen:

Haftpflichtversicherung (für Schäden gegenüber den Fahrgästen und Dritten)

- Schäden aus dem Halten und Führen von Kfz werden wie bei jedem Kraftfahrzeug durch dessen Kfz-Haftpflichtversicherung abgedeckt. Es ist darauf zu achten, dass der Fahrerkreis entsprechend der Nutzung festgelegt wird (einschließlich evtl. sonstiger Nutzer des Busses!) und keine Beschränkungen hinsichtlich des Kreises der Mitfahrenden bestehen. Die Kfz-Haftpflichtversicherung tritt seit der Schuldrechtsreform 2002 unabhängig von einer Schuld des Fahrers ein.
- Für sonstige Haftpflichtrisiken der Bürgerbusaktiven sollte der Verein bzw. der Rechtsträger eine Haftpflichtversicherung abschließen. In manchen Fällen sind ehrenamtliche Tätigkeiten allerdings auch von einer Privathaftpflicht abgedeckt; dies ist im Einzelfall zu prüfen.
- Die genannten Schutzmechanismen decken auch Haftungsansprüche der Fahrgäste gegenüber dem Träger ab.

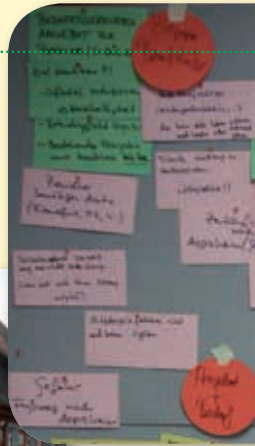
Unfallversicherung (der Aktiven bei ihrer Tätigkeit)

- Für den Unfallversicherungsschutz der Aktiven ist die Unfallkasse Baden-Württemberg zuständig, wenn diese ohne einen eigenen Bürgerbusverein in Auftrag einer Kommune tätig sind (s.o.).
- Bürgerbusvereine müssen zu günstigen Konditionen bei der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft VBG selbst einen Unfallversicherungsschutz für ihre Mitglieder erhalten. Hierfür ist ein geringer Beitrag von unter 10 Euro pro Person und Jahr fällig. Nachrangig tritt außerdem für Personenschäden die Sammelversicherung für ehrenamtlich Aktive des Landes Baden-Württemberg bei der Ecclesia in Detmold ein.²⁵

²⁴z.B. BGV Badische Versicherungen für Baden, WGV Württembergische Gemeindeversicherung für Württemberg und (sofern der Fahrzeughalter eine Kommune oder Verkehrsunternehmen ist) Haftpflichtverband der öffentlichen Verkehrsunternehmen bzw. Autoschadensausgleich deutscher Gemeinden

²⁵Diese Versicherung des Landes tritt dann zusätzlich ein, wenn die Leistungen der VBG geringer sind als der Ecclesia <http://www.ecclesia.de/ecclesia-allgemein/service/ehrenamt/>





Was noch?

Die weitere Vorbereitung

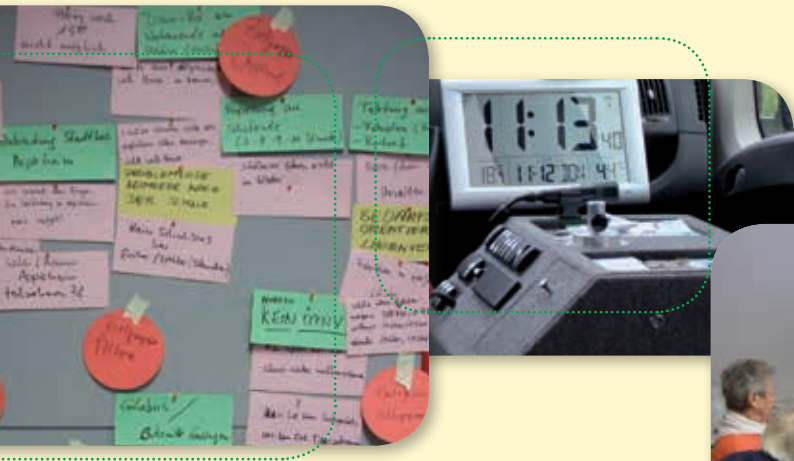
Dieser Abschnitt schließt in einigen Punkten an das Kapitel „Planung“ an. Auf dem Weg zur Betriebsaufnahme – und danach – sind neben den bereits genannten organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Fragen noch weitere Punkte zu bedenken, zu denen wir hier einige Hinweise geben möchten. Mitunter werden diese auch schon während der Arbeit an den anderen Fragen auftauchen.

8.1 Information und Koordination – Was alle wissen müssen

Ihr Angebotskonzept wird vermutlich über eine Reihe von Arbeitsgruppentreffen und Kontakte mit weiteren Beteiligten nach und nach konkretisiert – sinnvollerweise anhand der in den vorigen Kapiteln genannten Leitfragen. Eine solche Entwicklung ist jedoch nie wirklich abgeschlossen, denn es wird immer Gelegenheiten geben, aus der Erfahrung zu lernen und zugleich immer wieder Situationen, die nicht komplett vorab geplant werden können. Es ist daher wichtig, Verfahren zu entwickeln, um in genügenden Abständen Zwischenbilanz zu ziehen sowie den „Kollegen vom Dienst“ gute Handreichungen zu geben, wie sie sich sinnvoll und sicher verhalten können.

Aktiven- bzw. Fahrtreffen

Ersteres hat viel mit Kommunikation zu tun. Ein regelmäßiges Aktiven- bzw. Fahrtreffen ist sehr sinnvoll, um Erfahrungen auszutauschen und gemeinsam Lösungen für die aufgetretenen Fragen zu entwickeln. Oft ist dank der von den Fahrgästen gefüllten Spendendose genug Geld für eine gemütliche Ausgestaltung vorhanden. Aber auch eine Dokumentation der Erfahrungen gehört dazu – oft ist sie in Form der Auftragsannahme bei flexiblem Angebot oder zur Einnahmenabrechnung ohnehin erforderlich. Eine einfache Statistik der Fahrgastzahlen, Ein- und Ausstiegsorte, benutzten Tickets sollte von Anfang an geführt werden (>>> Bild 23, S. 59).



Fahrerhandbuch

Für die Details des Betriebsalltags hat sich ein Fahrerhandbuch sehr bewährt. Es regelt das Verhalten des Fahrers, Pflichten und Befugnisse gegenüber den Fahrgästen, Verhalten bei Unfällen, Kontaktdaten und anderes mehr. Für die Gliederung finden sich Vorlagen im Internet²⁶. Im Detail ist der Text aber angepasst an die örtlichen Verhältnisse zu entwickeln.

Bild 23: Fahrerhandbuch-Formular beim Bürgermobil Bad Krozingen für die Erfassung von Fahrleistungen, Fahrgastzahlen und Einnahmen (Foto: Martin Schiefelbusch)

²⁶Gut dargestellt ist ein Muster-Fahrerhandbuch im Bürgerbusleitfaden des VBB, das auch online verfügbar ist (vgl. Literaturangaben im Anhang).

Schulung der Aktiven

Das Handbuch wird ergänzt durch die Schulung der Aktiven zur Betriebsaufnahme, beim späteren Neueintritt und bei wichtigen Änderungen. Wichtige Themen sind Handhabung des Fahrzeugs, Fahrscheinverkauf, Streckenkunde bzw. – wichtig bei flexiblen Verkehren – allgemeine Ortskenntnis.

Ähnliche Schritte sind möglicherweise auch für diejenigen erforderlich, die bei flexiblen Verkehren Aufträge annehmen und disponieren müssen. Hier müssen den Aktiven insbesondere folgende Themen vermittelt werden:

1. Angebotskonditionen – wann, wohin und für wen steht das Angebot zur Verfügung? Ist es für den konkreten Fahrtwunsch nutzbar?
2. Erfassen der weiteren Fahrtumstände – Gepäck, Mobilitätseinschränkungen, evtl. schon vorhandene Fahrschein
3. Abstimmung mit ÖPNV – ist ein Abstand zu Linienbusfahren oder ein Umstieg zu berücksichtigen?
4. Abstimmung mit weiteren Fahrtwünschen – ist das Rufauto zur fraglichen Zeit schon verplant? Kann der neue Fahrtwunsch einfach ergänzt werden oder muss dazu auch ein bestehender Auftrag angepasst werden?
5. Bestätigung bzw. Erinnerung – wann ist ein Rückruf beim Fahrgast nötig?

Diese Arbeitsschritte mögen zunächst sehr umfassend anmuten, aber in der Praxis spielt sich dies allen Erfahrungen zufolge schnell ein. Dabei ist es wiederum hilfreich, die einzelnen Schritte bzw. Fragen in einer Art „Leitfaden“ zusammenzustellen, der dann bei jedem Telefonat einfach abgearbeitet werden kann.

8.2 Öffentlichkeitsarbeit – Die Fahrgäste kommen nicht von allein!

Zum Schluss noch mal der Hinweis: Bürgerbus hat viel mit Kommunikation zu tun! Das gilt nicht nur für die Entwicklungsphase und die – oft lebhaft – Unterhaltung im Fahrzeug, wenn er dann fährt. Auch damit die Fahrgäste kommen, muss kommuniziert werden!

Da öffentliche Verkehrsunternehmen generell eher wenig Werbung betreiben, möchten wir dies noch einmal betonen. Für Bürgerbusse ist Öffentlichkeitsarbeit sogar doppelt wichtig, denn es geht hier immer sowohl um Fahrgäste wie um die Suche nach neuen Mitstreitern, die das Team verstärken. Auch bei kleinem Budget gibt es dafür viele Möglichkeiten:

- Ganz wichtig ist – besonders im ländlichen Raum – die Mundpropaganda. Die Aktiven sollten alle passenden Gelegenheiten nutzen, ihr Projekt ins Gespräch zu bringen!
- Präsenz bei Veranstaltungen (Volksfeste, lokale Arbeitskreise, Umzüge usw.) ist sowohl in der Vorbereitungsphase (mit einem Poster/Stand und persönlichen Gesprächspartnern) als auch nach Betriebsaufnahme (dann kann auch der Bus vorgeführt werden) wichtig. Die Betriebsaufnahme selbst ist natürlich auch ein Anlass zum Feiern!
- Während Anzeigenwerbung kaum finanzierbar ist, sind Presseberichte kostengünstig und haben zudem

höhere Aufmerksamkeitswerte. Die Presse schreibt aber nur, wenn Sie etwas zu berichten haben. Sorgen Sie dafür, dass der Bürgerbus regelmäßig zum Thema wird – melden Sie wichtige Schritte in der Vorbereitung, laden Sie die Medien zur Eröffnung, teilen Sie Fahrplanänderungen mit und feiern Sie den 1000. Fahrgast – Anlässe finden sich genug!

- Praktische Infos zum Bus (Fahrplan, Preise, Nutzungsweise) sind nicht nur an den Haltestellen Pflicht, sondern sollten auch zum Mitnehmen im Bus, in der Gemeinde und an anderen Stellen mit Publikumsverkehr ausliegen und auch im Internet verfügbar sein. Die Seiten anderer Bürgerbusinitiativen bieten vielfältige Anregungen, auch das Verkehrsunternehmen kann hier vielleicht helfen!
- Zumindest bei der Betriebsaufnahme, möglichst aber auch später bei wichtigen Änderungen sollten diese Informationen auch an alle Haushalte verteilt werden. Wie schon gesagt: Außer den Schulkindern nutzt in vielen ländlichen Gemeinden (leider) kaum jemand regelmäßig den Bus – entsprechend erfährt niemand vom Bürgerbus, wenn der Fahrplan nur an der Haltestelle zu finden ist!

Vielleicht fällt Ihnen noch etwas ein – Ihrer Kreativität sind jedenfalls keine Grenzen gesetzt!



Bild 24: Öffentlichkeitsarbeit erhöht die Fahrgastzahlen



Anhang

9.1 Abkürzungsverzeichnis

FzF	Führerschein zur Fahrgastbeförderung
MLR	Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz
MVI	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SM	Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
VU	Verkehrsunternehmen

9.2 Fundstellen wichtiger Gesetze und Richtlinien

Personenbeförderungsgesetz

www.gesetze-im-internet.de/pbefg/

Fahrerlaubnisverordnung

www.verkehrsportal.de/fev/fev.php

Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)

www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/95x/page/bsba-wueprod.psml?doc.hl=1&doc.id=jlr-%C3%96PNVGB-Wrahen&documentnumber=1&numberofresults=14&showdoccase=1&doc.part=X¶mfromHL=true#focuspoint

9.3 Literatur

Böhler u.a. 2009

Böhler, Susanne u.a.: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. BBSR Sonderpublikation 2009, ISBN: 978-3-87994-038-7, online über www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_340582/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL__HandbuchPlanungNeu.html?__nnn=true

BMFSFJ 2010

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg.): Hauptbericht des Freiwilligensurveys 2009. Zivilgesellschaft, soziales Kapital und freiwilliges Engagement in Deutschland 1999 – 2004 – 2009, online über www.dza.de/forschung/fws/publikationen/berichte.html

Landtag BW 2005

Landtag Baden-Württemberg: Bericht und Empfehlungen der Enquetekommission „Demografischer Wandel – Herausforderungen an die Landespolitik“, Drs. 13/4900 vom 9.12.05

MFW 2013

Ministerium für Finanzen und Wirtschaft: Steuertipps für gemeinnützige Vereine, Stand 6/2013. Bestellung und online über <https://mfw.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/steuertipps-fuer-gemeinnuetzige-vereine/>

MLR 2013

Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz: Ideenwettbewerb zur Elektromobilität im Ländlichen Raum. Pressemitteilung 72/2013, online über <http://mlr.baden-wuerttemberg.de/de/unser-service/presse-und-oefentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/ideenwettbewerb-zur-elektromobilitaet-im-laendlichen-raum-1/>

MUV 2010

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 online über: <https://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/generalverkehrsplan-baden-wuerttemberg-2010/>

nexus Institut u.a. 2013

nexus Institut, Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz: Projekt Bürgerbusse, Berlin/Mainz 2013, online über <http://www.buergerbus-rlp.de/>

Pro Mobil 2014

Pro Mobil: Stabile Fundamente. Vergleichstest Fiat Ducato, Ford Transit, Mercedes Sprinter, Renault Master, VW Crafter. Pro Mobil Heft 9/2014, weitere Info online unter www.promobil.de/test/transporter-2014-als-wohnmobil-basisfahrzeuge-so-testet-promobil-im-internationalen-team-6570844.html

Pro Bürgerbus NRW 2014

Pro Bürgerbus NRW e.V.: Bürger fahren für Bürger. Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen (Leitfaden), online über www.pro-buergerbus-nrw.de/fileadmin/user_upload/pdf/Leitfaden_5-2014.pdf

SM 2014

Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren: Engagementstrategie Baden-Württemberg-Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und Bewertung 2014

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2005

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: BürgerBusse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg- Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste, Berlin 2005

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2012

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: Handbuch Bürgerbus, Stand 24. Mai 2012, online über www.vbb.de/de/article/presse/kostenloses-buergerbushandbuch-des-vbb-ueber-arbeitet-buergerbusvereine-verbinden-bezahlbare-mobilitaet-und-buergerschaftliches-engagement/8058.html

Wegeleben/Baumeister 2014

Wegeleben, Carola, Hubertus Baumeister: Vorschriftsmäßige Beförderung von Kindern im Rahmen von Bedarfsverkehren und Bürgerbussen. Verkehr + Technik 9/14, S.359-361

ZVBN 2007

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN): Das Prinzip Bürgerbus (Konzeptdarstellung und Kurzleitfaden), online über www.vbn.de/der-vbn/presse/publikationen.html

9.4 Investitionsförderung

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Az. 3-3894.0/1159

Feststellung des Bürgerbusprogramms 2015 zur Förderung von Bürgerbussen

1. Allgemeines

Zur Unterstützung lokal organisierter Verkehrsangebote erstattet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Jahr 2015 die Kosten für die Anschaffung von Bürgerbussen zu den nachstehenden Bedingungen.

2. Fördervoraussetzung und Antragsberechtigte

Voraussetzung für die Förderung eines Bürgerbusses im Rahmen dieses Programms ist, dass es sich bei dem zur Beschaffung beabsichtigten Fahrzeug um einen Kleinbus mit 8 Sitzplätzen (zzgl. 1 Fahrersitz) handelt. Es werden ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge (beispielsweise durch den Einbau eines Hublifts, einer Rampe etc.) gefördert.

Eine Beschaffung wird nur dann gefördert, wenn das Fahrzeug überwiegend im Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt wird. Eine Ersatzbeschaffung wird nur dann gefördert, wenn das zu ersetzende Fahrzeug mindestens 8 Jahre auf den Antragsteller zugelassen oder eine Laufleistung von mindestens 160 000 km überwiegend im Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wurde.

Antragsteller für die Förderung eines Bürgerbusses können Vereine, Verkehrsunternehmen, Kommunen oder Landkreise sein.

3. Erstattungsfähige Kosten

Für Neufahrzeuge:
Der Förderbetrag beträgt 22 500 Euro je Kleinbus.

Für Gebrauchtfahrzeuge:
Der Förderbetrag beträgt 25% des Anschaffungspreises, höchstens jedoch 15 000 Euro. Das zu beschaffende Fahrzeug darf nicht älter als drei Jahre alt sein und eine Fahrleistung von 50 000 km nicht übersteigen.

4. Antragsverfahren

Die Förderanträge sind unmittelbar bei der

L-Bank
Börsenplatz 1
70174 Stuttgart

bis zum 15. November 2015 einzureichen.

Die förderrechtliche Entscheidung über die Gewährung der Landeszuwendung erfolgt nach dem Datum des Antragseingangs bei der L-Bank Baden-Württemberg im Rahmen der verfügbaren Fördermittel. Eine verbindliche Fahrzeugbestellung durch die Antragsteller bzw. Zuwendungsempfänger darf allerdings erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheids der L-Bank BW erfolgen (vgl. § 44 Ziff. 1.2 LHO und die ergangenen Ausführungsbestimmungen). Vorbereitungen zur Beschaffung wie z.B. Ausschreibungen (ohne Vergabe) können aber bereits vor Zugang des Bewilligungsbescheids beim Antragsteller erfolgen.

Die L-Bank hat ihren Aufwand (Sach- und Personalaufwand) durch die Erhebung einer Gebühr von den Zuwendungsempfängern auszugleichen. Die Gebühr für ein gefördertes Fahrzeug beträgt 1,5% des Zuschussbetrags, mindestens jedoch 200 Euro. Die Gebühr ist direkt vom Zuwendungsempfänger zu erheben.

Das Programm wird geschlossen, sobald das Bewilligungsvolumen ausgeschöpft ist.

Kostenerstattung „Führerschein zur Fahrzeugbeförderung“

1. Allgemeines

Zur Unterstützung lokal organisierter, ehrenamtlich betriebener Verkehrsangebote erstattet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Jahr 2015 den Betreibern solcher Verkehre die bei diesen anfallenden Kosten für das Ausstellen der für das Fahrpersonal nötigen Führerscheine zur Fahrgastbeförderung (FzF). Bezüglich des Beginns der Maßnahme wird eine Ausnahme gem. Nr. 1.2.1 VV zu § 44 LHO zugelassen.

2. Fördervoraussetzung und Antragsberechtigte

Förderfähig sind Verkehrsangebote im öffentlichen Linienverkehr, die ehrenamtlich mit Personenkraftwagen betrieben werden.

Antragsberechtigt sind (a) eingetragene Vereine, die einen entsprechenden Verkehr durchführen (ein zum Zwecke der Verkehrsdurchführung gegründeter Bürgerbusverein oder ein anderer mit der Verkehrsdurchführung befasster Verein), (b) in Fällen, in denen kein solcher Verein besteht, die Kommune, auf deren Gebiet der Verkehr überwiegend stattfindet. Die Kommune hat den ehrenamtlichen Charakter des Verkehrs nachzuweisen durch Vorlage eines Gemeinderatsbeschlusses über die Einrichtung bzw. Unterstützung eines solchen Verkehrs sowie (auch formlose) Erklärungen der eingesetzten Fahrpersonale.

3. Erstattungsfähige Kosten

Erstattungsfähig sind Kosten, die den Trägern der Verkehrsdienste für die Erstaussstellung oder Neuaussstellung eines Führerscheins zur Fahrgastbeförderung für ehrenamtlich tätiges Fahrpersonal zwischen 1. Januar und 31. Dezember 2015 entstehen. Hierzu gehören:

- Verwaltungsgebühren der Führerscheinstellen für die Ausstellung der FzF sowie (falls erforderlich) für den Umtausch des dazugehörigen Führerscheins in einen EU-Führerschein
- Kosten für die erforderlichen Passbilder
- Gebühren für die Ausstellung eines Führungszeugnisses
- Kosten für Durchführung der erforderlichen medizinischen bzw. psychologischen Untersuchungen sowie damit zusammenhängende Schreib- und Portokosten

Fahrtkosten in Zusammenhang mit der Beantragung des FzF werden nicht erstattet.

4. Antragsverfahren

Erstattungsanträge sind durch die antragsberechtigten Stellen mit formlosem Antrag unter Angabe von Name, Anschrift und Bankverbindung des Antragstellers sowie der Namen der Fahrpersonale, für die die FzF beantragt wurden, einzureichen bei

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft

Baden-Württemberg mbH

Bereich ÖPNV / Innovative Angebotsformen im ländlichen Raum
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

Den Anträgen sind in Kopie Belege für die zur Erstattung anstehenden Kosten beizufügen. Aufwendungen ohne Belege werden nicht erstattet.

Anträge können bis 31. Januar 2016 eingereicht werden. Die Bearbeitung erfolgt jeweils nach den Stichtagen 30. April 2015, 31. Juli 2015 und 30. Oktober 2015 sowie 31. Januar 2016.

Die förderrechtliche Entscheidung über die Gewährung einer Landeszuwendung erfolgt nach Datum des Antragseingangs nach der NVBW im Rahmen der verfügbaren Fördermittel.

9.5 Weitere Infos und Kontakte

In Baden-Württemberg

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

ÖPNV / Innovative Angebotsformen im ländlichen Raum
Dr. Martin Schiefelbusch
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
Telefon: 0711 23 991-117
E-Mail: Schiefelbusch(at)nvbw.de
Internet: www.buergerbus-bw.de / www.nvbw.de

proBürgerBus Baden-Württemberg e.V.

Geschäftsstelle
Geschäftsführer Fred Schuster
Blätscherstraße 20
723240 Wendlingen am Neckar
Tel. 07024-52901
E-Mail: info(at)pro-buergerbus-bw.de
Internet: www.pro-buergerbus-bw.de

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Referat 32: Öffentlicher Personennahverkehr
Peter Dittus
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart
Telefon: 0711 231-5769
E-Mail: peter.dittus(at)mvi.bwl.de
Internet: www.mvi.baden-wuerttemberg.de

L-Bank (Fahrzeugförderung) Landeskreditbank Baden-Württemberg

76113 Karlsruhe
Hotline Wirtschaftsförderung
Telefon: 0711 122-2345
E-Mail: wirtschaft(at)l-bank.de
Internet: www.l-bank.de/lbank/inhalt/nav/foerderungen-und-finanzierungen/alle-foerderangebote/wf-wirtschaftsfoerderung/nahverkehrsfinanzierung.xml?ceid=100222

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

(Fahrzeugförderung Elektro- und Hybridbusse)
Referat 52: Innovative Mobilitäts- und Transportkonzepte,
Fahrzeuge
Dominik Borowski
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart
Telefon: 0711 231-5665
E-Mail: dominik.borowski(at)mvi.bwl.de
Internet: www.mvi.baden-wuerttemberg.de

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

(Koordination „Elektromobilität für den ländlichen Raum“)
Initiative Zukunftsmobilität
Annette Barth
Hohnerareal Bau V
Hohnerstraße 4/1
D-78647 Trossingen
Telefon: 07425-940079-20
E-Mail: info(at)zukunftsmobilitaet.de
Internet: www.zukunftsmobilitaet.de
www.e-mobil-im-laendlichen-raum.de

Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren

Referat Bürgerschaftliches Engagement
Eve Bernhard
Schellingstr. 15
70174 Stuttgart
Tel: 0711- 123 3660
E-Mail: eve.bernhard(at)sm.bwl.de

E-Bürgerbuswiki

Dipl.-Kfm. (FH) Benedikt Krams, M.Sc.
Universität Stuttgart
Lehrstuhl für ABWL und Wirtschaftsinformatik II (Unternehmenssoftware)
Keplerstraße 17
D-70174 Stuttgart
Telefon: 0711 685-82386
Fax: 0711 685-82388
E-Mail: krams(at)wius.bwi.uni-stuttgart.de
Internet: www.e-buergerbus.de/

außerhalb von Baden-Württemberg

Die Situation in Baden-Württemberg ist nicht in allen Details identisch mit der in anderen Bundesländern. Vor allem bei der Förderung bestehen Unterschiede. Die Materialien anderer Bürgerbusorganisationen können aber trotzdem in mancher Hinsicht als Anregung dienen.

Pro Bürgerbus NRW

Franz Heckens (Vorsitzender)
Stormstraße 13,
47623 Kevelaer
Telefon: 0 28 32 / 50 530 55 / 0 28 32 / 12 24 02 (dienstl.)
E-Mail: franz-heckens(at)pro-buergerbus-nrw.de
Internet: www.pro-buergerbus-nrw.de/

Pro Bürgerbus Niedersachsen

Karl Wolfgang Schmidt
Am Moorgraben 43
26689 Apen-Augustfehn
E-Mail: www.pro-buergerbus-nds.de/kontakt/
Internet: www.pro-buergerbus-nds.de/

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen

Stefan Bendrien
Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen
Telefon: 0421- 460 529 31
E-Mail: bendrien(at)zvbn.de
Internet: www.zvbn.de/buergerbus/

Bürgerbusberatung Rheinland-Pfalz

c/o nexus Institut
Dr. Holger Jansen
Otto Suhr-Allee 59
10585 Berlin
Telefon: 030 31805474
E-Mail: jansen(at)nexusinstitut.de
Internet: www.buergerbus-rlp.de/

Stiftung Mitarbeit

Materialien und Publikationen zu praktischen Fragen von bürgerschaftlichem Engagement, Vereinsarbeit, Mittelwerbung u.a.: www.mitarbeit.de/pub_arbeitshilfen.html
Förderrichtlinien, Satzung, Newsletter u.a. zum Herunterladen: www.mitarbeit.de/downloads.html
Starthilfeförderung für bürgerschaftliche Initiativen: www.mitarbeit.de/foerderung.html

Stiftung MITARBEIT

Ellerstraße 67
53119 Bonn
Telefon: 0228-60424-0
Fax: 0228-60424-22
E-Mail: info(at)mitarbeit.de

Aktive Bürgerschaft

Beratung zum Aufbau von Bürgerstiftungen, Stiftungssuche
Stiftung Aktive Bürgerschaft
Bernadette Hellmann, Programm-Leiterin Bürgerstiftungen
Telefon: 030 2400088-3
Reinhardtstraße 25
10117 Berlin
E-Mail: bernadette.hellmann(at)aktive-buergerschaft.de
Internet: www.aktive-buergerschaft.de/buergerstiftungen

9.6 Impressum, Bildnachweise

Herausgeber

NVBW –
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

Autor

Dr. Martin Schiefelbusch

Gestaltung

ÖkoMedia GmbH
www.oekomedia.com

Danksagung

Besonderer Dank für Unterstützung und Material geht an die Mitwirkenden der Bürgerbusprojekte im Land und des Landesverbands Pro Bürgerbus sowie an Florian Ellenböcker, RA Hubertus Baumeister (Bremen), Holger Jansen (nexus Institut Berlin), Michael Schué (Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz), Ralph Hintz (Bürgerbus Langenlonsheim)

Bildquellen

Fibe Bus GmbH, Florian Ellenböcker, Gemeinde Denkerdorf, Klaus Mende, Martin Schiefelbusch, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Rudi Holzmann, Sabine Hagemüller, Wahlkreisbüro Sascha Binder, Wolfgang Euchner, Wuppertal Institut/BBSR

Titel: © Rawpixel – Fotolia.com
© Glenda Powers – Fotolia.com
© michaeljung – Fotolia.com
Seite 4/5: © Rainer Sturm/Pixelio.de,
© st-fotograf – Fotolia.com
Seite 10/11: © Monkey Business – Fotolia.com,
© ponsulak – Fotolia.com, © st-fotograf – Fotolia.com
Seite 12/13: © B. Wylezich – Fotolia.com
Seite 14: © NVBW
Seite 16/17: © B. Wylezich – Fotolia.com,
© SF photo/shutterstock.com
Seite 18/19: © kasiyam01 – Fotolia.com,
© Eléonore H – Fotolia.com
Seite 26: © ivantsov – Fotolia.com
Seite 48/49: © Monkey Business
Seite 50: © Rainer Sturm/Pixelio.de
Seite 57: © travelpeter/shutterstock.com
Seite 58/59: © Dmitry Vereshchagin – Fotolia.com
Seite 60: © gemenacom – Fotolia.com

Stand

Mai 2015

Druck

VUD Medien GmbH
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier,
klimaneutral hergestellt.



Baden-Württemberg