Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR

PROJEKT BÜRGERBUSSE

nexus

INHALT

03 | **Vorwort**

05 | **Einführung**

08 | **Praxisbeispiel**
Erfolgsmodell im Nahetal

11 | **Kapitel 1**
Der Bürgerbus als Teil der ländlichen Mobilität

15 | **Kapitel 2**
Aufgabe von Bürgerbussen aus Sicht des Landes

17 | **Kapitel 3**
„Verkehrsregeln“ für Bürgerbusse

20 | **Kapitel 4**
Planung – Wie soll unser Bürgerbus aussehen?

27 | **Kapitel 5**
Ressourcen – Was brauchen wir?

34 | **Praxisbeispiel**
Der Bürgerbus in Saarburg

37 | **Kapitel 6**
Organisation – Wer macht was?

43 | **Praxisbeispiel**
Malerischer Hunsrück

46 | **Kapitel 7**
Was noch? Die weitere Vorbereitung

48 | **Anhang**

Das öffentliche Verkehrsangebot in Rheinland-Pfalz kann sich sehen lassen und wird kontinuierlich verbessert. Aufgrund der demografischen Entwicklung werden vor allem in ländlich strukturierten Gebieten ergänzende Mobilitätsformen erforderlich. Bürgerbusse können hierbei einen Beitrag zum Erhalt einer nachhaltigen Mobilität leisten. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung daher zur Aufgabe gesetzt, flexible Angebotsformen weiter zu stärken.

VORWORT

Auch im Bereich des ehrenamtlichen Engagements setzt unser Land Maßstäbe: Viele unserer Bürgerinnen und Bürger sind aktiv in Vereinen, Bürgerinitiativen, kirchlichen oder sozialen Organisationen und beteiligen sich an der Gestaltung ihres Ortes und ihrer Region. Wie bundesweite Erhebungen belegen, liegt das Niveau des bürgerschaftlichen Engagements in Rheinland- Pfalz auf einem Spitzenplatz. Das Land unterstützt diese große Bereitschaft durch vielfältige, praxisorientierte Informations- und Beratungsangebote.

Mit dem Projekt „Bürgerbusse Rheinland-Pfalz“ soll die Mobilität in der Region weiter gestärkt werden. Bürgerbusse verbinden bürgerschaftliches Engagement mit dem Thema Mobilität. Durch die geschickte Kombination von Ehrenamt, Ortskenntnis und die Kooperation mit Gemeinden, örtlicher Wirtschaft und Verkehrsunternehmen können sie Anschlüsse zum Verkehrsangebot in Bus und Bahn bieten bzw. 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.

Im Projekt „Bürgerbusse Rheinland-Pfalz“ hat das Beratungsteam des nexus Instituts und der Universität Trier in den letzten Jahren Bürgerinnen und Bürger, sowie Orts- und Verbandsgemeinden beraten. Mehrere landesweite Informationsveranstaltungen wurden durchgeführt, zahlreiche Gespräche mit Aktiven, Unternehmen und Behörden organisiert und Angebotskonzepte entwickelt. Nach knapp drei Jahren Tätigkeit ist die Zahl der Bürgerbusse im Land dadurch stetig gewachsen.

Der vorliegende Leitfaden fasst die Erfahrungen des Projekts zusammen, stellt Beispiele vor und soll Interessierte, die ebenfalls ein Bürgerbusprojekt realisieren wollen, mit praktischen Hinweisen dabei unterstützen. Ich bin sicher, dass die hier zusammengestellten Informationen auf großes Interesse stoßen und weiteren Initiativen dabei helfen werden, ihr Projekt zu verwirklichen.

Roger Lewentz
Minister des Innern, für Sport und Infrastruktur

BÜRGERBUSSE IN RHEINLAND-PFALZ

Vierthäler
Name: Bürgerbus
Akteur: Ortsgemeinde
Verkehrstage: Di, Do
Betriebsform: Vorbestellung, flexibel
seit: 2013

Külz
Name: Bürgerbus
Akteur: Ortsgemeinde
Verkehrstage: Di, Do
Betriebsform: Vorbestellung, streckengebunden
seit: 2010

Kastellaun
Name: „Bürgermobil“
Akteur: Verbandsgemeinde
Verkehrstage: Mo, Mi, Fr
Betriebsform: Vorbestellung, streckengebunden
seit: 2007

Oberes Kyrbachtal
Name: Bürgerbus
Akteur: Verein
Verkehrstage: Mo, Mi, Fr
Betriebsform: Vorbestellung, streckengebunden
seit: 2010

Arzfeld
Name: Bürgerbus
Akteur: Verbandsgemeinde
Verkehrstage: Mo, Mi, Fr
Betriebsform: Vorbestellung, flexibel
seit: 2012

Traben-Trarbach
Name: Seniorenbus
Akteur: Verbandsgemeinde
Verkehrstage: Mo, Di, Do, Fr
Betriebsform: Linie
seit: 2012

Kirchberg
Name: Senioren-Einkaufsbus
Akteur: VG/Diakonie
Verkehrstage: Mo, Mi, Fr
Betriebsform: Vorbestellung, streckengebunden
seit: 2003

Sprendlingen
Name: Mobs
Akteur: OG/AG Soziales
Verkehrstage: Di, Fr, So
Betriebsform: Vorbestellung, flexibel
seit: 2011

Monsheim
Name: Bürgerbus
Akteur: VG/AWO
Verkehrstage: Mi
Betriebsform: Vorbestellung, streckengebunden
seit: 2006

Saarburg
Name: Bürgerbus
Akteur: Verbandsgemeinde
Verkehrstage: Mo, Mi, Do
Betriebsform: Linie
seit: 2011

Weilerbach
Name: „de Sandhaas“
Akteur: Verein
Verkehrstage: Mo-Fr
Betriebsform: Linie
seit: 2001

Rodenbach
Name: „de Roderich“
Akteur: SPD-Ortsverein
Verkehrstage: Mo-Fr
Betriebsform: Linie ohne feste Haltestellen
seit: 1997

Wallhalben
Name: Bürgerbus
Akteur: Verbandsgemeinde
Verkehrstage: Mo, Do
Betriebsform: Linie, künftig flexibel
seit: 2011

Schopp
Name: „Schopp-Shuttle“
Akteur: Ortsgemeinde
Verkehrstage: Mo-Fr
Betriebsform: Linie
seit: 2002

EINFÜHRUNG

„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.

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 Planungs-

aufgabe: 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.

Mit dem vom Land geförderten Projekt „Bürgerbusse Rheinland-Pfalz“, dessen Ergebnisse und Erfahrungen im vorliegenden Leitfaden dokumentiert werden, sollen diese Probleme überwunden und die Einrichtung von Bürgerbussen gefördert werden.

Das Projektteam bot allen am Thema Interessierten eine niedrigschwellige, auf ihre Bedürfnisse und die Bedingungen in Rheinland-Pfalz angepasste Beratung.

Von Anfang 2010 bis Herbst 2012 bot das Projektteam in etwa 40 Orten in Rheinland-Pfalz Beratungen und Workshops an. Etwa ebenso viele Initiativen erhielten telefonische oder schriftliche Informationen. In mehreren landesweiten Veranstaltungen unterrichteten die Projektmitarbeiter mehrere hundert Kommunalpolitiker, Vertreter von Zivilgesellschaft, Verwaltung und Wissenschaft über das Thema Bürgerbus. Wichtige Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit waren die Lokalpresse, die Amtsblätter und die Projektinternetseite www.buergerbus-rlp.de. Eine Reihe von Presseartikeln informierte die Bevölkerung über Aktivitäten.

So ergab sich in vielen Orten ein positiver Schneeballeffekt. Warum sollte nicht in einer Verbandsgemeinde das funktionieren, was in der Nachbarregion erfolgreich funktioniert?

Auf den folgenden Seiten erfahren Sie einiges über die Aktivitäten und Ergebnisse dieses Projekts. Vor allem aber soll dieser Leitfaden Anregungen bieten und Anleitung für den Aufbau weiterer Bürgerbusse in Rheinland-Pfalz sein. Zum Einstieg geben wir einen Überblick über die Mobilität im ländlichen Raum und den möglichen Beitrag von Bürgerbussen (Kapitel 1-2) und einige generelle Leitlinien (Kapitel 3). Anschließend finden Sie verschiedene Abschnitte mit praktischen Informationen zum Vorgehen (Kapitel 4-7).

Drei Beispiele erfolgreich umgesetzter Bürgerbusprojekte aus Rheinland-Pfalz zeigen Ihnen, wie unterschiedliche Konzepte passgenau für den Bedarf vor Ort umgesetzt werden können. Wir waren für Sie in Langenlonsheim, im Oberen Kyrbachtal unweit von Kirchberg (Hunsrück) und in Saarburg.

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.

Weiter erhalten Sie Hinweise zu Materialien von anderen Bürgerbusinitiativen. Die Situation in Rheinland-Pfalz ist nicht in allen Details identisch mit der in anderen Bundesländern. Die Materialien von Pro Bürgerbus NRW, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg oder des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen können aber als erste Anregung dienen.

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!

Das Projektteam Bürgerbusse Rheinland-Pfalz

Dr. Hans-Liudger Dienel
Dr. Martin Schiefelbusch
Dr. Holger Jansen

Prof. Dr. Andreas Kagermeier
Dipl.-Geogr. Gesa Kobs

Schon aus der Ferne sieht Rudi Möller den ersten Fahrgast: „Da steht sie schon, die Maria“, sagt der Bürgerbusfahrer. „Ich fahre durch das Neubaugebiet hier in Dorsheim, dann sind wir gleich da und fahren in die richtige Richtung weiter.“ Wenige Augenblicke später ist das Ziel in der Nahestraße erreicht. Der erste Fahrgast für den Bürgerbus Langenlonsheim ist Maria Nützmann aus Dorsheim. „Wir kennen uns doch auch“, begrüßt Rudi Möller die erste Kundin freundlich. Maria Nützmann und die Ehefrau von Rudi Möller haben gemeinsam einen Tanzkreis besucht. Das ist zwar schon einige Jahre her, aber die Kontakte auf dem Dorf bleiben natürlich bestehen. Dorsheim ist eine Ortsgemeinde der Verbandsgemeinde Langenlonsheim und hat rund 700 Einwohner.

ERFOLGSMODELL IM NAHETAL

Der Bürgerbus in der Verbandsgemeinde Langenlonsheim

„Was – bin ich wirklich die erste?“, fragt die 76-Jährige zunächst ungläubig, als Möller ihr einen kleinen Blumenstrauß überreicht und herzlich gratuliert. Die Fahrt soll zum Einkaufen nach Langenlonsheim führen. „Also ich habe mich so gefreut, als unsere Ortsbürgermeisterin davon berichtet hat, dass es hier einen Bürgerbus geben soll“, erzählt Maria Nützmann während der Fahrt. Früher sei ihr Mann immer gefahren, aber inzwischen ist er verstorben. Die Tochter habe ihr geholfen – „aber die jungen Leute, die müssen ja auch schaffen.“ So ist sie jetzt mit ihrem Einkaufsroller und dem Bürgerbus wieder mobil.

Dass Maria Nützmann und alle anderen Bürgerinnen und Bürger in der Verbandsgemeinde Langenlonsheim den Service nutzen können, haben sie vielen Aktiven zu verdanken. In ländlich geprägten Gemeinden in Rheinland-Pfalz ist der demografische Wandel nicht zu übersehen. Das Land Rheinland-Pfalz hat deshalb das Projekt „Bürgerbusse“ ins Leben gerufen, um lokale Gruppen über neue Mobilitätsformen zu informieren. So wurden auch die aktiven Bürger in Langenlonsheim auf den Bürgerbus aufmerksam.

Im Frühjahr 2011 präsentierte Holger Jansen im Umweltausschuss der Verbandsgemeinde Einzelheiten zum Bürgerbus. Im Herbst moderierten Raban Daniel Fuhrmann und Martin Schiefelbusch einen Workshop. Viele Treffen und Gespräche folgten in direkter Abstimmung vor Ort. Der Verbandsgemeinderat stimmte dem Projekt zu, so dass ein neues Fahrzeug gekauft werden konnte. Schritt für Schritt festigte sich das Konzept, das am 12. Juni 2012 mit der ersten Fahrt den vorläufigen Höhepunkt erreicht hat.

„Mit einem Anruf oder einer E-Mail war das natürlich nicht zu schaffen“, berichtet Maria Külzer aus der Verbandsgemeindeverwaltung in der Rückschau. Sie hat das Projekt in der Verwaltung betreut. Doch das Ergebnis trägt – rund 30 Bürgerinnen und Bürger engagieren sich jetzt ehrenamtlich beim Bürgerbus: ein Drittel für den Telefondienst, die anderen als Fahrer. Bürgerschaftliches Engagement ließ sich so mit der Arbeit in der Verwaltung sehr gut verknüpfen. Bürger und Verwaltung entschieden sich gemeinsam für eine „kleine Lösung“. Das heißt, dass der Bürgerbus pro Fahrt maximal fünf Personen mitnehmen darf.

Der neu angeschaffte Bus wurde entsprechend umgebaut. Damit unterliegt der Transport nicht dem Personenbeförderungsgesetz – das Projekt ließ sich so einfacher umsetzen. Der Fahrdienst ist kostenlos und wird an zwei Tagen in der Woche angeboten. Der Fahrtwunsch sollte am Vortag telefonisch angemeldet werden.

„Wir haben mit allen Ortsgemeinden, Seniorenbeiräten, Seniorenbeauftragten, Ärzten und vielen anderen gesprochen, um auf das neue Angebot hinzuweisen“, berichtet Maria Külzer. Mit Ralph Hintz konnte die Verbandsgemeinde einen aktiven Bürgerbusbeauftragten gewinnen (siehe Interview). Mit Flyern und Visitenkarten wird das Angebot laufend beworben.

„Wir wollen da nicht locker lassen, vieles läuft auch über das direkte Gespräch zufriedener Bürgerbus-Kunden“, betont Külzer.

Mit Rudi Möller, dem Fahrer der ersten Fahrt, hat der Bürgerbus in der Verbandsgemeinde Langenlonsheim eine engagierte Persönlichkeit als Fahrdienstleiter gewonnen. „Ich bin dem Verkehrsbereich treu geblieben“, sagt der 69-Jährige mit einem verschmitzten Lächeln. Er blickt auf knapp 42 Jahre aktives Berufsleben bei der Bahn zurück. Seit dem 12. Juni 2012 rollt der Bürgerbus immer zuverlässig durch die Verbandsgemeinde und bringt den Menschen eine echte Verbesserung.

Nachgefragt

Herr Hintz, der Bürgerbus in Langenlonsheim rollt seit dem 12. Juni 2012. Wie hat sich das Projekt entwickelt?

Wir sind sehr zufrieden. Wir fahren immer dienstags und freitags und einmal im Monat Mittwochvormittag für das Seniorenzentrum. Es gab praktisch keinen Tag, an dem der Bürgerbus nicht nachgefragt war.

Sie führen ein Team aus rund 30 engagierten Bürgern.

Ja, wir konnten viele Bürgerinnen und Bürger für die neue Aufgabe gewinnen. Wir haben uns entschieden, Fahrdienst und Telefondienst zu trennen. Das eine Drittel der Aktiven koordiniert am Vortag die Fahrten. Unsere Kunden rufen uns am Nachmittag an. Dann werden die Fahrten zusammengestellt – und der Fahrer hat für den nächsten Tag seinen Fahrauftrag.

Das klingt erst einmal kompliziert.

Ist es aber nicht. Wir haben festgestellt, dass sich ein Teil unserer Aktiven eher für den Telefondienst, der andere eher für den Fahrdienst interessiert. So bringt jeder sein Engagement genau da ein, wo es passt. Unser Telefonteam hat ein sehr gutes Gespür, welche Fahrt welche Priorität hat.

Ärzte sind ein wichtiges Ziel. Wie sind Sie vorgegangen?

Das wichtigste war und ist für uns das Vertrauen. Wir haben die Ärzte von Anfang an über unser Projekt informiert. Sie waren sehr aufgeschlossen, denn der Bürgerbus bringt ja ihre Patienten sicher in die Praxis und auch wieder zurück. Das Praxisteam ist aber auch wichtig. Sie haben die Handy-Nummer des Bürgerbus-Fahrers. Wenn ein Patient früher fertig ist oder es etwas länger dauert, verständigt das Praxisteam unseren Fahrer. Sie stimmen sich dann direkt ab, wann der Patient abgeholt werden kann.

Gab es schon Anregungen der Kunden?

Wir haben jetzt auch eine Festnetznummer in der Verbandsgemeindeverwaltung. Der Anruf auf einem Handy ist ja etwas teurer. Da gab es eine Hemmschwelle. Aber es gab auch kleine Dinge: Wir haben jetzt einen Regenschirm im Bürgerbus, aber auch Spanngurte, damit Einkaufstaschen und Rollatoren befestigt werden können.

Was sehen Sie als zentralen Erfolgsfaktor für den Bürgerbus in Langenlonsheim?

Also bei uns standen von Anfang an wirklich alle Bürgerinnen und Bürger in allen Ortsgemeinden voll dahinter. Die große Unterstützung aus der Verbandsgemeindeverwaltung hat uns viel Rückenwind gegeben. Das hat auch mich persönlich überzeugt, diese neue Aufgabe zu übernehmen. Wir konnten lokale Unternehmen als Werbepartner gewinnen. So sind wir auch finanziell gut aufgestellt. Unser Aktivenfrühstück einmal im Monat dient als Austausch. Der Bürgerbus ist seit dem ersten Tag eine Erfolgsgeschichte. Und wir wollen alles dafür tun, dass es so bleibt.

Ralph Hintz (63) ist Bürgerbusbeauftragter der Verbandsgemeinde Langenlonsheim. Im aktiven Berufsleben war Hintz über 25 Jahre Geschäftsführer von zwei großen Weinkellereien mit nationaler und internationaler Ausrichtung.

Die Fragen stellte Holger Jansen.

DER BÜRGERBUS ALS TEIL DER LÄNDLICHEN MOBILITÄT

Rheinland-Pfalz ist in weiten Teilen ländlich strukturiert. Weniger Verdichtungsräume und Metropolregionen, sondern Ober- und Mittelzentren mit großen Einzugsgebieten prägen das Bild. Der ländliche Raum ist durch relativ geringe Bevölkerungsdichten geprägt. Oftmals ist auch die Verteilung der Arbeitsplätze entsprechend dispers, und das Angebot an öffentlichen (Schulen, Krankenhäuser etc.) und privaten Dienstleistungen (Einzelhandel, Ärzte, Friseure etc.) vergleichsweise gering. Dies bedeutet, dass zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse oftmals große Entfernungen zurückgelegt werden müssen.

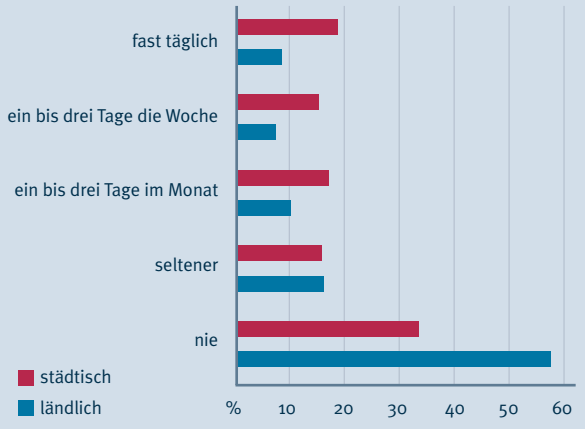
Der ländliche Raum wurde bis in die 90er Jahre von den verkehrsorientierten Akteuren eher etwas stiefmütterlich behandelt. Die relativ geringen Verkehrsbedürfnisse bedeuteten, dass aus gesamtgesellschaftlicher Sicht keine Notwendigkeit gesehen wurde, sich intensiv mit dem Verkehrsgeschehen im ländlichen Raum auseinander zu setzen. Parallel zur wachsenden Motorisierung der Bevölkerung im ländlichen Raum wurde der Bereitstellung von ÖPNV- Angeboten ein tendenziell abnehmender Stellenwert zugemessen, so dass teilweise auch vom „Rückzug aus der Fläche“ gesprochen worden ist.

Die Mobilitätsmuster im ländlichen Raum sind von einer starken Orientierung auf den privaten Pkw gekennzeichnet. Werden z.B. die Ergebnisse der 2002 durchgeführten Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MID) zum Verkehrsmittelwahlverhalten nach siedlungsstrukturellen Gemeindetypen differenziert, ergibt sich für den ländlichen Raum insbesondere bei der ÖPNV-Nutzung ein deutlich von den Verdichtungsräumen abweichendes Bild (vgl. Abb. 1). Während in den Verdichtungsräumen gut ein Drittel der Bevölkerung mehrmals wöchentlich auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreift, zählen im ländlichen Raum nur etwa ein Sechstel zu den häufigen ÖV-Nutzern. Auch wenn in den Verdichtungsräumen immerhin noch ein Drittel den ÖPNV nie nutzt, ist dieser Anteil im ländlichen Raum fast doppelt so hoch. Dieses Bild des Nachfrageverhaltens ist unter anderem auf die unterschiedlichen Angebotskonstellationen zurückzuführen. Da die im Verhältnis zum MIV [1] geringere Angebotsqualität nachfragesenkend wirkt, ist in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit der zunehmenden Pkw-Verfügbarkeit auch die Nachfrage nach ÖPNV in weiten Teilen des ländlichen Raums zurück gegangen. Im großstädtischen Raum entwickelte Konzepte für den Personenverkehr lassen sich aufgrund der unterschiedlichen Nachfrageverhältnisse nicht ohne weiteres auf den ländlichen Raum übertragen. Aber nicht nur auf der Nachfrageseite sind die Bedingungen für an Nachhaltigkeitsgesichtspunkten orientierte Verkehrsgestaltungsansätze im ländlichen Raum schwierig. Während in den Großstädten niedrige Kostendeckungsgrade im ÖPNV lange Zeit durch den Verbund mit Stadtwerken ausgeglichen werden konnten, bzw. die Finanzkraft der Kommunen es erlaubt hat, direkte Zuschüsse zum Ausbau und Betrieb eines attraktiven ÖPNV zu gewähren, sind im

[1] Wichtige Fachbegriffe und Abkürzungen sind im Anhang zusammengestellt und erläutert.

Abbildung 1: ÖPNV-Nutzung

im städtischen und ländlichen Raum (eigene Berechnung nach MID 2002)



ländlichen Raum solche gewachsenen Strukturen und eingespielten Zuständigkeiten bzw. entsprechende Kompetenzen oftmals nicht vorhanden.

Die Regionalisierung des ÖPNV und die Entwicklung in den letzten Jahren

Mit der Regionalisierung des ÖPNV Anfang der 90er Jahre setzte eine gewisse Trendwende ein. Zunächst wurde das Angebot im schienengebundenen Personennahverkehr optimiert. Mit dem 1995 verabschiedeten Nahverkehrsgesetz wurde in Rheinland-Pfalz die Organisation des regionalen Zug- und Busangebotes den beiden Zweckverbänden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nord und Süd übertragen, die als zentrale Aufgabenträger das Grundgerüst der überörtlichen Mobilitätsangebote, d. h. des SPNV [2)] und des regionalen Busverkehrs im Land gewährleisten.

Mit den dafür zur Verfügung stehenden sogenannten Regionalisierungsmitteln wurden in den letzten Jahren eine Reihe von signifikanten Angebotsverbesserungen realisiert. Ähnliches gilt auch für die regionalen Busverbindungen. Unter der Marke „RegioLinien“ werden seit 1996 ebenfalls mit einem klaren (zumeist Stunden-) Takt – nicht nur werktags, sondern auch am Wochenende – mit komfortablen Überlandbussen den Bewohnern des ländlichen Raums Mobilitätsangebote offeriert.

Mobilitätsangebote abseits der Hauptachsen als Herausforderung

Während sich auf den Hauptachsen und in den Mittelzentren des ländlichen Raums von Rheinland-Pfalz in den letzten Jahren also vieles zum Positiven hin entwickelt hat, stellt sich die Situation für lokale Mobilitätsbedürfnisse in den kleineren Unterzentren und Gemeinden deutlich schwieriger dar. In Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern lassen sich Ortsbusse nach festem Fahrplan zumeist (außer in siedlungsstrukturell besonders günstigen Situationen) nicht mehr wirtschaftlich betreiben. Für solche Gemeinden (oder Teile von Gemeinden, bzw. Zeiten schwächerer Nachfrage), in denen – auch mit einem qualitativ guten Angebot – keine tragfähige Nachfrage nach fest bedienten ÖPNV-Angeboten generiert werden kann, werden seit Ende der 90er Jahre verstärkt sogenannte bedarfsorientierte Bedienformen angeboten (siehe Kapitel 4).

Aus Aufgabenträgersicht können durch die bedarfsabhängige Bedienung (oftmals auch mit kleineren Fahrzeugen) die Kosten reduziert werden, bzw. bei gleichen Kosten für die potenziellen Kunden ein größeres Angebot an Mobilitätsmöglichkeiten bereitgestellt werden. Aber auch diese kreativen und innovativen Konzepte, die einerseits kundenorientiert und anderseits aber auch kostenoptimiert sind, stoßen irgendwann an ihre Grenzen. Da bei flexiblen Bedienformen im ländlichen Raum mit seinen dispersen und diffusen Mobilitätsbedürfnissen oftmals nur ein oder zwei Passagiere pro Fahrt befördert werden, können pro Passagier ungedeckte Kosten von etwa 5 € pro Fahrt entstehen.

Bürgerbusse als neue Option

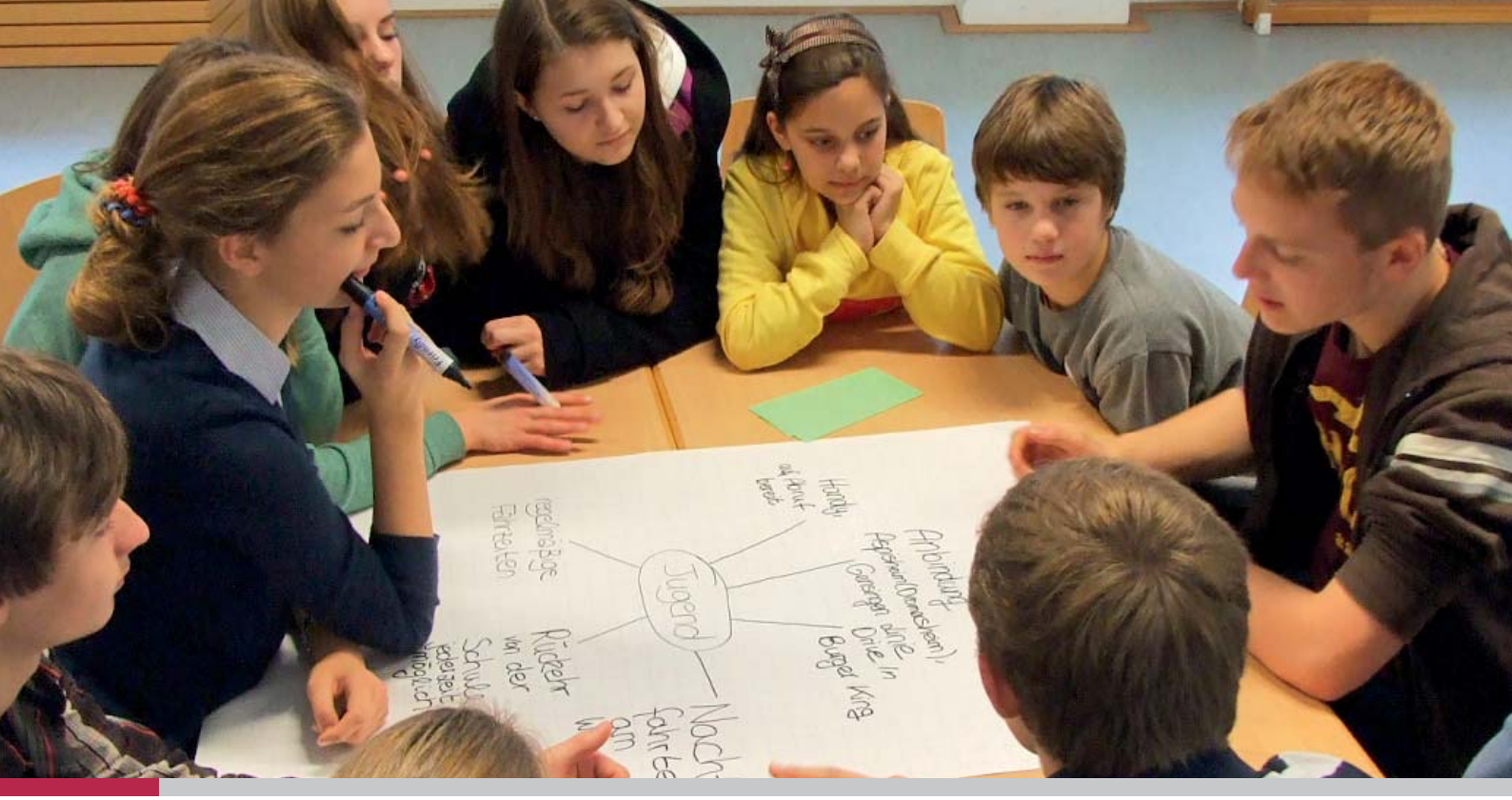
In vielen Fällen stößt das klassische Beförderungsangebot also auch mit den im letzten Jahrzehnt entwickelten Optimierungen durch flexible Bedienformen an die Grenzen der Wirtschaftlichkeit. Gleichzeitig besteht die politische Zielsetzung, auch den Bevölkerungsteilen, die nicht über einen eigenen Pkw verfügen, eine entsprechende Mobilitätsteilnahme zu

[2)] Wichtige Fachbegriffe und Abkürzungen sind im Anhang zusammengestellt und erläutert.

ermöglichen und diese nicht zu exkludieren. Zwar gibt es eine Vielzahl von privaten Lösungen des sog. Paratransits – vom berühmten „Taxi Mama“ über entsprechend privat vereinbarte Mitnahmen von Nachbarn oder Bekannten – oder die privat organisierte Erledigung von Einkäufen für mobilitätseingeschränkte Personen. Auch die in den letzten Jahren ausgebauten Möglichkeiten der Bestellung über das Internet und Auslieferung durch Paketdienste oder die Angebote von mobilen Dienstleistungen (Altenpflege, Heimservice bei Gesundheitspflege oder Kosmetik) füllen die ein oder andere Lücke im Mobilitätsangebot.

Gleichzeitig werden damit die älteren Personen, deren Zahl in den nächsten Jahre vor dem Hintergrund des demografischen Wandels insbesondere im ländlichen Raum noch deutlich zunehmen wird, von der Teilhabe am öffentlichen Leben exkludiert, wenn diese Personen eben nicht (mehr) über einen privaten Pkw verfügen können. Selbständig seine Einkäufe erledigen zu können, den Friseur oder Arzt aufsuchen zu können oder ganz schlicht auch einmal auf den Friedhof oder ins Café zu gehen, stellt sicherlich auch einen Teil von Lebensqualität dar, die über die Befriedigung der rein funktionalen Versorgungsbedürfnisse hinaus geht.

Um die Lücke zwischen noch unter gesamtgesellschaftlichem Blickwinkel vertretbar zu erbringenden öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen und den dispersen Mobilitätsbedürfnissen einer zunehmenden Zahl von mobilitätseingeschränkten Bürgern im ländlichen Raum zu schließen ist die öffentliche Hand gefordert, neue Organisationsformen zu entwickeln. Dies auch vor dem Hintergrund, dass das rein private Engagement der Mitnahme zwar in manchen Fällen, aber eben auch nicht immer und überall greift. Entsprechend dem Grundprinzip der Subsidiarität werden die Bürger intensiver mit eingebunden und deren zivilgesellschaftliches Engagement ist gefordert.



Für rein öffentlich nicht mehr rentierlich bereitzuhaltende Beförderungsangebote können die Bürgerbusse eine Lösung darstellen. Sie sind eine neue Form der Aufgabenteilung zwischen öffentlicher Hand und privatem zivilgesellschaftlichem Engagement. Beide Seiten er- bringen dabei wesentliche Anteile, die in der Kombination dazu beitragen, ergänzende Mobilitätsangebote zu generieren, wo der klassische und auch der bedarfsgesteuerte rein öffentliche Personenverkehr an seine Grenzen stoßen. Das Leitmotto „Bürger fahren für Bürger“ signalisiert gleichzeitig, dass es eben nicht nur um die reine Beförderungsleistung geht, sondern einerseits von den Fahrenden bewusst ein zivilgesellschaftliches Engagement für bessere Lebensbedingungen erbracht wird, das andererseits für die Mitfahrenden ein Stück Lebensqualität durch Teilhabe am öffentlichen Leben und die Einschränkung auf das unmittelbare Wohnumfeld zu reduzieren hilft. Dabei ist der Bürgerbus nicht Konkurrenz zum ÖPNV oder Taxi, sondern Ergänzung dort, wo diese nicht mehr zum Einsatz kommen. Ursprünglich aus Großbritannien und den Niederlanden kommend, gibt es inzwischen bundesweit über 200 Bürgerbusse (davon allein in NRW etwa 100).

Mit dem vom Land geförderten Projekt „Bürgerbusse Rheinland-Pfalz“, dessen Ergebnisse und Erfahrungen in der vorliegenden Broschüre dokumentiert werden, wurde auch in diesem Bundesland der Ansatz unternommen, diese kleine – aber für manche Bürgerinnen und Bürger relevante – Nische im Mobilitätsmarkt zu fördern und damit Lücken im klassischen öffentlichen Beförderungsangebot zu schließen.

Die dabei gemachten Erfahrungen dokumentieren, dass mit einer systematischen Begleitung die Entstehung von Bürgerbusangeboten stimuliert werden kann. Das Land ist aber weiterhin gefordert, die Initiativen nicht nur organisatorisch zu begleiten. Zum Nulltarif ist auch der Bürgerbus nicht zu haben. Analog zu den Erkenntnissen aus NRW gilt auch für die Bürgerbusse in Rheinland-Pfalz, dass eine gewisse finanzielle Grundunterstützung für die positive Weiterentwicklung dieses jüngsten Kindes im Mobilitätsmarkt unerlässlich ist. Der Bürgerbus stellt ein wichtiges ergänzendes Element zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in Rheinland-Pfalz dar.

AUFGABE VON BÜRGERBUSSEN AUS SICHT DES LANDES

Die Landesregierung lenkt im Zuge ihrer Verkehrspolitik ihr Augenmerk darauf, dass im ländlichen Raum eine ausreichende Mobilität sichergestellt wird. Im Flächenland Rheinland-Pfalz sollen diese Gebiete weiterhin attraktiver Wohn- und Lebensraum bleiben. Im Hinblick auf die kleinräumige Verkehrsbedienung im Umfeld einer Verbandsgemeinde (in der Regel im Radius von bis zu 30/40 km) ist der Bürgerbus als Anbindung an vorhandene ÖPNV-/ SPNV-Angebote sowie an Orte der Versorgung und Dienstleistung eine gute Lösung. Ehrenamtliches Engagement der Bürgerinnen und Bürger kann hier einen wertvollen Beitrag für die Gemeinschaft leisten.

Die finanzielle Förderung durch das Land setzt voraus, dass der Bürgerbus ein Angebot in verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten als Ergänzung des ÖPNV-Linienverkehrs darstellt. Dabei geht es um die Sicherstellung einer verkehrlichen Grundversorgung. Die Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Personen sowie alten Menschen sind bei der Ausstattung des Fahrzeugs zu berücksichtigen.

Zum Beispiel soll das Fahrzeug mit einer absenkbaren Trittstufe und mit zusätzlichen Haltegriffen ausgestattet sein. Der Bürgerbus soll in die Nahverkehrsplanung des zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgers nach dem Nahverkehrsgesetz integriert werden.

Die Grundverkehrsformen nach dem Personenbeförderungsgesetz sind der Linienverkehr (§ 42 PBefG), der Sonderlinienverkehr (§ 43 PBefG) und die verschiedenen Formen des Gelegenheitsverkehrs (§ 46 ff. PBefG). Bürgerbusse können prinzipiell als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt werden. Merkmale eines Linienverkehrs sind eine regelmäßige Verkehrsbedienung, das Vorliegen eines Fahrplanes, bestimmte Ausgangs- und Endpunkte, definierte Haltestellen sowie ein unbestimmter Personenkreis als Fahrgäste und grundsätzlich auch die sich aus § 39 PBefG ergebende Tarifpflicht. Zudem gibt es die Möglichkeit, über Ausnahmetatbestände den Grundverkehrsformen ähnelnde Verkehrsformen (§ 2 Absatz 6 PBefG) oder die Erprobung neuer Verkehrsarten (§ 2 Absatz 7 PBefG) zuzulassen.

Im Übrigen können nach der Freistellungs-Verordnung zum PBefG nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle von den Genehmigungsvoraussetzungen befreit sein. Hiervon machen einige Initiativen in Rheinland-Pfalz Gebrauch. Dies vereinfacht manche Verfahren. Ein Bürgerbus in der „genehmigungsfreien Nische“ ist allerdings auch verschiedenen Einschränkungen in der Fahrzeuggröße und bei den Finanzierungsmöglichkeiten unterworfen (vgl. folgende Tabelle 1, siehe auch „Woher kommt das Geld?“, Seite 28).

Zwischenzeitlich ist der für die Genehmigung einschlägige bundesrechtliche Rechtsrahmen dahingehend geöffnet worden, dass diese Verkehre nicht nur Einzelfälle darstellen, sondern zum Regelangebot in Ergänzung des Linien-ÖPNV werden können. Dies erleichtert seit 2013

formal die Genehmigung von Bürgerbussen. Verkehre, die sich nicht in eine dieser Grundverkehrsformen einordnen lassen, sind nicht genehmigungsfähig.

Mit der Forcierung von Bürgerbusprojekten werden neue Felder des Wechselspiels zwischen öffentlichem Sektor und privatem zivilgesellschaftlichem Engagement betreten. Dies stellt eine Herausforderung für alle beteiligten Akteure dar, da bislang vertraute Handlungs- und Zuständigkeitsmuster nicht mehr greifen. Die rheinland-pfälzischen Kommunen tragen hier wesentlich zur Standortverbesserung bei. Etablierte Linienkonzessionäre stehen vor der Herausforderung, die neuen Anbieter mit ihrem oftmals noch nicht so eingespielten Agieren im Mobilitätsmarkt – mit einzubeziehen und diese als sinnvolle Ergänzung ihrer eigenen Angebote zu verstehen. Für die Bürgerbusinitiativen gilt es sich darauf einzustellen, dass sie sich in einem klar geregelten Markt bewegen.

Bürgerbus-Projekte zum Erhalt der Mobilität im ländlichen Raum werden hauptsächlich von der „kommunalen Familie“ und ihrer Bürgerschaft initiiert und getragen. Dies zeigt, dass Initiativen zur Lösung von Mobilitätsfragen im ländlichen Raum vor Ort entstehen und – mit Unterstützung durch das Land – auch vor Ort zum Erfolg geführt werden.

Tabelle 1: Merkmale der verschiedenen 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) oder beschränkt auf bestimmte Gruppen/Fahrzwecke (Verkehr nach § 43)	Öffentlichkeit insgesamt
ABSTIMMUNG MIT VERKEHRSUNTERNEHMEN (ÖRTLICHE BUSLINIEN)	erforderlich (Einordnung in System der Konzessionen, Aufgabenteilung)	nicht erforderlich, aber sinnvoll
FÜHRERSCHEIN ZUR FAHRGASTBEFÖRDERUNG	erforderlich	nicht erforderlich, aber sinnvoll
MÖGLICHE FAHRZEUGGRÖSSE	8 Fahrgastplätze + Fahrer	5 Fahrgastplätze + Fahrer

Zu Unterschieden in den Finanzierungsmöglichkeiten siehe Tabelle 3, Seite 31. Zusammenstellung: Martin Schiefelbusch

„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 Rheinland-Pfalz 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 (siehe Abbildung 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. Unabhängig davon gibt es bei der Konzeptentwicklung einige Leitlinien, die Sie beachten sollten:

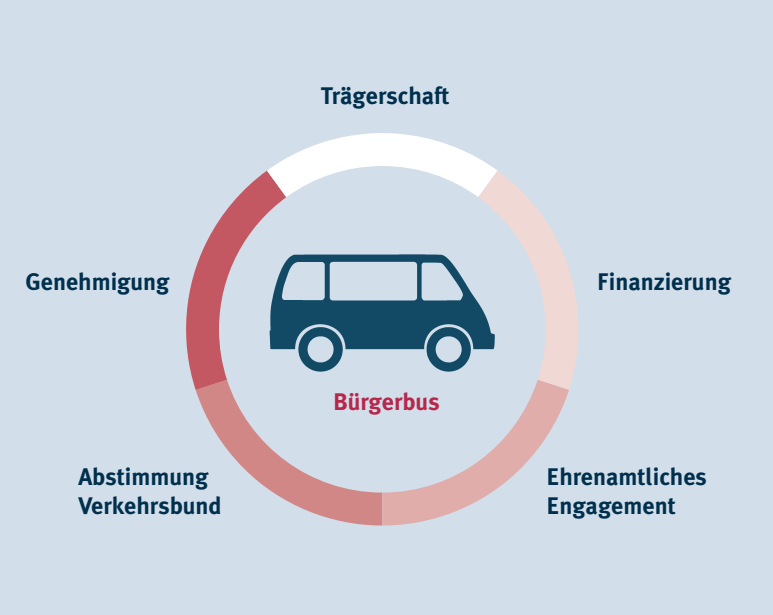
- **Ein Bürgerbus soll bestehende Verkehrsangebote ergänzen, nicht ersetzen.**
  Die verschiedenen Angebote müssen abgestimmt und soweit möglich integriert werden. In den allermeisten Fällen hat das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum Lücken: Zu bestimmten Zeiten besteht kein Fahrplanangebot und/oder es 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.

  Es ist daher sehr sinnvoll, sich zu Beginn einen Überblick über bestehende ÖPNV-Angebote (einschließlich „Schulbussen“ und Ruftaxen) zu verschaffen und bei der eigenen Konzeptentwicklung zu berücksich-

Abbildung 2: Diagramm für den Ablauf des Projektes



tigen (vgl. Tabelle 2). Dies gilt auch für den Fall „Bürgerbus in genehmigungsfreier Nische“. Wird die Variante „Bürgerbus im ÖPNV“ gewählt, so geben die Verkehrsunternehmen hier gern Auskunft. Auch der Landesbetrieb Mobilität (LBM) prüft bei einem Kon zessionsantrag die Abstimmung mit bestehenden Angeboten. Nach der gegenwärtigen Praxis kann eine eigene Konzession erteilt werden, wenn neue Fahrten mindestens eine Stunde Abstand zu bestehenden Angeboten haben.

- **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 (vgl. Tabelle 2) 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 „junggebbliebene“ 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 kommt 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 Personenkreise als Kunden gewonnen und idealerweise auch zum Mitmachen beim Bürgerbus motiviert werden. Je umfassender das Angebot ist und je besser es bekannt gemacht wird, um so mehr kann es auch genutzt werden!

- **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 (vgl. Tabelle 1, Seite 16), 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 meistens noch länger. Geduld – und ständige Öffentlichkeitsarbeit – sind daher auch in der Startphase nötig.

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. 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!

Wo fährt der Bürgerbus?

Hierunter ist zunächst die Frage zu verstehen, in welchen Orten (Orts-/Verbandsgemeinden, evtl. Stadtteilen) 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 Verbandsgemeinde 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 Verbandsgemeinden wichtige Partner in der Umsetzung, oft auch Träger des Bürgerbusses. Zudem haben sie meist eine Größe (in Einwohnern), die ein Bürgerbus sinnvoll bedienen kann. Es bietet sich daher an, das Thema Bürgerbus zunächst auf Ebene der Verbandsgemeinde zu diskutieren.

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 der Erfahrung 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 Rheinland-Pfalz und anderen Bundesländern finden sich aber auch „kleinere“ Lösungen. 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. 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. 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.

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 der 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. Beispiel Saarburg, Seite 34, Vierthäler). 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 (5 oder 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 Verbandsgemeinde 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 Rodenbach/Weilerbach) vielleicht ein Stundentakt angeboten werden kann. 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. Das Fahren darf 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 nicht zu lang sein – als Obergrenze gelten 4 bis 4,5 Stunden.

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 Planungsleitfäden, 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.

Zunächst: es gibt zwar „den klassischen Linienverkehr“, aber nicht „den“ flexiblen ÖPNV, sondern eine Vielzahl von mehr oder weniger fahrplangebundenen Formen. Abbildung 3, Seite 23, 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). 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. 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 mobilitätseingeschränkte 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. 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.

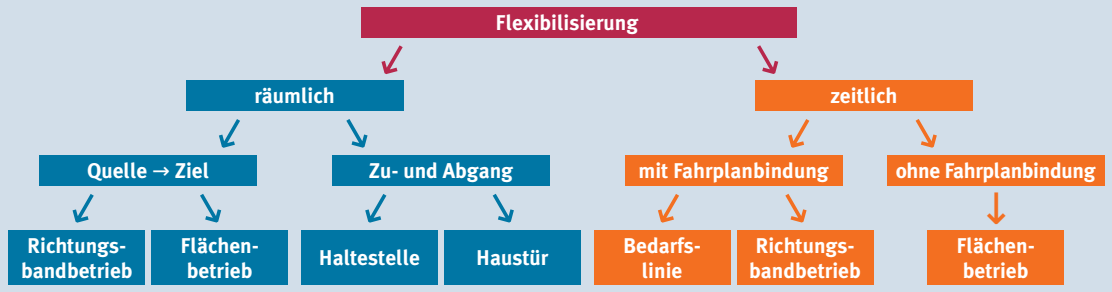
- Ein flexibles Angebot erhöht den Planungsaufwand und verlagert ihn teilweise in die Betriebsphase. Die eingehenden Fahraufträge sind von Tag zu Tag verschieden und müssen jeweils neu disponiert werden. Dabei reicht es nicht, sie der Reihe nach aufzunehmen, sondern es muss die Fahrzeugauslastung geplant 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 erstellt, da eventuell Nachfragen bei den Fahrgästen erforderlich werden. Dies erfordert etwas Organisationstalent und Erfahrung. 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 Kooperation mit einem Verkehrsunternehmen kann hier helfen, die Auftragsannahme zu erleichtern.

- 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.

Abbildung 3: Möglichkeiten der Flexibilisierung des ÖPNV



Quelle: Böhler u.a. 2009, S.26

Bürgerbus und/oder Taxi?

Neben der Frage, inwieweit Bürgerbusse formal Teil des öffentlichen Verkehrs sind (vgl. Tabelle 1), 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. Mietwagen [3] 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 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 (vgl. Kapitel 2). 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 die 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.

Unsere 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.

[3] Die 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.

Tabelle 2: Leitfragen für die Angebotsgestaltung zum selber Ergänzen
BEDIENUNGSGEBIET
Verbandsgemeinde(n)
Ortsgemeinde(n)
Einwohner im geplanten Bedienungsgebiet … davon über 65 Jahre
max. Streckenlänge im geplanten Bedienungs- gebiet (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 Topografie bemessen)
Lage von Läden (insbesondere Supermärkte, Lebensmittel, Post)
Lage von Verwaltungseinrichtungen (v.a. Sitz der VG)
Standorte von Arztpraxen? … Krankenhäusern? … Altenwohnheimen und Senioreneinrichtungen?
… Kirchen/kirchlichen Einrichtungen?
… Freizeitzielen (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 einge- richtet werden? Wo reicht ein Abholservice nach Vor- bestellung ohne feste Haltestellen?

Zusammenstellung: Martin Schiefelbusch

Tabelle 2: Leitfragen für die Angebotsgestaltung zum selber Ergänzen
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?

Zum Schluss 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 eher in einem Probebetrieb Erfahrungen zu sammeln. Haltestellen können erst einmal provisorisch festgelegt, 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.

Wer soll den Bürgerbus nutzen?

Wie schon im Abschnitt 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 nötig ist, wie etwa beim Bürgerbus Oberes Kyrbachtal (siehe das Beispiel auf Seite 43).

Die Frage nach den sonstigen Mobilitätswünschen soll zum einen dazu anregen, mögliche Weiterentwicklungen des Angebots im Blick zu behalten. Zum anderen spielt sie eine Rolle für die Fahrpreisgestaltung: Je mehr der Bürgerbus von Personen genutzt wird, die bereits eine Fahrkarte für den sonstigen ÖPNV besitzen oder die über die Strecke des Bürgerbusses hinausfahren, um so sinnvoller ist es, den Bürgerbus in den normalen ÖPNV-Tarif zu integrieren. Andernfalls wirkt die Notwendigkeit, für den Bürgerbus separat bezahlen zu müssen, als Nutzungshemmnis. Dies betrifft vor allem Schulkinder und Pendler, aber auch Personen mit Schwerbehindertenausweis und ÖPNV-Wertmarke.

RESSOURCEN – WAS BRAUCHEN WIR?

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 2-3 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 das 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:

Interesse am 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 (vgl. 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,

Abbildung 4: Motive für ein Bürgerbusengagement

Mobilität	Kontakt	Hilfe	Aktiv sein
Öffentlichen Verkehr erhalten und verbessern	Begegnung mit anderen Menschen, Abwechslung, Vereinsleben	Anderen helfen, etwas für die Gemeinschaft tun	eine sinnvolle Beschäftigung finden

Zusammenstellung: Martin Schiefelbusch

das örtlich aktive Verkehrsunternehmen stärker in diese Tätigkeiten einzubeziehen.

- 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, bei Pro Bürgerbus NRW und auf den Webseiten der einzelnen Verkehre finden Sie zahlreiche Anregungen und Praxisbeispiele, wie Fahrerwerbung aussehen kann.

Bürgerbusfahrer benötigen einen Führerschein der Klasse B oder der alten Klasse 3. Darüber hinaus ist für Bürgerbusse, die nach PBefG verkehren, ein sogenannter „Führerschein zur Fahrgastbeförderung“ erforderlich, der im Wesentlichen aus einer Gesundheitsprüfung besteht. Für Bürgerbusfahrer ist dabei in Rheinland-Pfalz ein vereinfachtes Verfahren möglich (vgl. das Beispiel Oberes Kyrbachtal und Kasten auf Seite 43). Der Führerschein zur Fahrgastbeförderung wird zeitbegrenzt an Personen über 21 Jahre mit einem Führerschein der Klasse B ausgegeben. Zur Verlängerung ist die Wiederholung der Gesundheitsprüfung nötig; eine Altersobergrenze gibt es in Rheinland-Pfalz nicht.

Inhaltlich begründet sich diese Anforderung aus der Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme. Daher ist eine Gesundheitsprüfung 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 (vgl. unten). Ferner stehen die Gemeinden, Verkehrsunternehmen und der LBM bereit, um weiter zu beraten, die Aktiven zu schulen oder andere Aufgaben zu übernehmen. Dies wird im Abschnitt „Organisation“ genauer beschrieben.

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.

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 € angesetzt werden. Zusatzausstattungen für Barrierefreiheit sowie besondere Antriebe können hier noch erheblich zu Buche schlagen. Für einen Probebetrieb 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)
- Telefone für das Fahrzeug
- Büroausstattung

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 150 und 250 € pro Person)
- Kraftstoffkosten
- Versicherungen
- Hauptuntersuchung (TÜV)
- Wartungs- und Pflegekosten für das Fahrzeug
- Telefonkosten, Büromaterial und -betriebskosten (Koordination und Öffentlichkeitsarbeit)
- Werbung und Marketing (Internetpräsenz, Druckkosten Fahrpläne/Infomaterial, evtl. Anzeigen)

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 wie dem Roderich fallen pro Jahr etwa 4.000 € 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 € jährlichen Kosten als Orientierungswert auszugehen. Wie kann dieser Betrag finanziert werden?

Geldquellen

Da es sich um eine komplexe Materie handelt, können wir hier nur einen Überblick geben und möchten Sie für Details auf Tabelle 3 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 in der Regel durchaus für beide Kostenarten herangezogen werden können.

Für die **Investitionen** kann in Rheinland-Pfalz bisher leider nicht auf eine Fahrzeugförderung des Landes zurückgegriffen werden. Dieser wesentliche Kostenblock muss daher aus anderen Quellen getragen werden. Hierfür kommen vor allem – in der Regel in Kombination – in Frage:

- **Beschaffung durch die Orts- bzw. Verbandsgemeinde**, d.h. Investitionen aus dem kommunalen 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, evtl. auch Sparkassen/Banken 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. Dabei kommt allerdings nur ein Teil der erlösten Mittel dem eigentlichen Zweck zugute; außerdem sind die Erfahrungen mit diesem Modell sehr gemischt.

- **Investitionsmittel aus ILE- oder LEADER:** Diese Förderprogramme für die ländliche Entwicklung können 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 integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-/LEADER)-Region verankert ist und die Gremien der Region der Investition zustimmen. Die Förderquote beträgt derzeit bis 50 % bei öffentlichen und bis 30 % bei privatrechtlichen Vorhabenträgern.[4)]

[4)] Für diese Förderprogramme können sich in der EU-Programmperiode ab 2014 neue Regeln ergeben.

- **Stiftungen:** In Deutschland bestehen zahlreiche Stiftungen, die die unterschiedlichsten Aktivitäten fördern. Für einen Bürgerbus kann eventuell 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).

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. § 9 NVG). Mit einem zu geringer 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. Die meisten Bürgerbusse in Deutschland sind 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 (vgl. Beispiel Saarburg Seite 34). Grundsätzlich sollten sich Bürgerbusse jedoch entsprechend der gesetzlichen Vorgaben und dem politischen Ziel eines abgestimmten Gesamtangebots an den Tarifen des sonstigen Linienverkehrs orientieren.

- Landesförderung für „Alternative Verkehrsdienste“: Diese finanzielle Förderung setzt voraus, dass der Bürgerbus ein Angebot in verkehrsschwachen Räumen als Ergänzung des ÖPNV-Linienverkehrs darstellt. Die Förderung der jährlichen Kostenunterdeckung ist zurzeit mit bis zu 50 % im 1. und 2. Jahr, bis zu 40 % im 3. Jahr und nachfolgend bis zu 30 % vorgesehen. Regelmäßig wird im Hinblick auf die Gleichbehandlung der Projekte im Land jeweils eine Obergrenze festgelegt. Die Förderung ist beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) zu beantragen. Der Träger des Bürgerbusses muss die durchgeführten Fahrten per Fahrtenbuch nachweisen. Durch den Landesbetrieb Mobilität wird rechnerisch die Differenz zum gängigen Mietwagenpreis ermittelt und auf dieser Basis ein Betriebskostenzuschuss geleistet.

- Spenden von Fahrgästen werden in vielen Bürgerbussen entgegengenommen und können ebenfalls eine relevante Größe erreichen.

- Für den ÖPNV stehen außerdem einige Steuererstattungen zur Verfügung, für die Nachweise zur Fahrzeugnutzung und separate Anträge erforderlich sind (vgl. Tabelle 3).

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 diverse Beispiele im ganzen Land, dass die verbleibenden Kosten durchaus auch vollständig aus Fahrgeldern, Spenden und Sponsoring gedeckt werden können, wenn es einen ausreichenden Kundenstamm gibt und der Bürgerbus nicht „an der Nachfrage vorbeifährt“. Bei günstigen Randbedingungen kann sogar das Fahrzeug aus diesen Mitteln erwirtschaftet werden.

Tabelle 3: Finanzierung der Betriebskosten – Unterschiede der Angebotsformen

	BÜRGERBUS IM ÖPNV	BÜRGERBUS IN „GENEHMIGUNGS-FREIER NISCHE“	BEZUGSGRÖSSE UND REGELMÄSSIGKEIT	NÄHERE INFORMATIONEN
DIREKTE FAHRGELD-EINNAHMEN (VERKAUF IM FAHRZEUG)	ja	nein	kontinuierlich, abhängig vom Verkehrsaufkommen	Abschätzung aus Erfahrungen anderer Bürgerbusse
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. Zählungen nötig	Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund
AUSGLEICHSZAHLUNGEN FÜR FREIFAHRT SCHWERBEHINDERTER UND SCHÜLERZEITKARTEN				Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund
LANDESFÖRDERUNG ALTERNATIVE VERKEHRSDIENSTE	ja	nein	jährlich, abhängig von Fahrleistung	LBM bzw. ISIM
ERSTATTUNG KFZ-STEUER	ja (wenn Fzg. mit 8 Fahrgastplätzen und mind. 50% im Linienverkehr genutzt wird)	nein	jährliche nachträgliche Abrechnung	für Kfz-Steuer zuständige Finanzämter (regional aufgeteilt) [5]
ERSTATTUNG ÖKOSTEUERANTEIL MINERALÖLSTEUER	ja	nein	jährliche nachträgliche Abrechnung	Hauptzollämter (regional aufgeteilt) [6]
MITGLIEDSBEITRÄGE DES BÜRGERBUSVEREINS	ja	ja	jährlich	evtl. Abschätzung aus Erfahrungen anderer Bürgerbusse
SPENDEN VON FAHRGÄSTEN	ja	ja	variabel	
WERBEFLÄCHEN-VERMIETUNG	ja	ja	Verträge jährlich oder mehrere Jahre	
FÖRDERUNG DURCH STIFTUNGEN	ja	ja	meist Einmalzahlung, Zweckbindung beachten	bei jeweiligen Stiftungen, ADD Trier [7]
INVESTITIONSFÖRDERUNG AUS ILE/LEADER-MITTELN	ja	ja	Einmalzahlung, bei entspr. regionalen Programmen	Regionalmanagement, MULEWF bzw. DLR
SONSTIGES SPONSORING	ja	ja	variabel	evtl. Erfahrungen anderer Bürgerbusse [8]

[5] Dienststellensuche: http://www.fin-rlp.de/home/finanzaemter/index.html
[6] Weitere Infos zum Verfahren: www.zoll.de/DE/Fachthemen/ Steuern/ Verbrauchsteuern/ Energie/Steuerverguenstigung/Steuerentlastung/oeffentlicher-Personennahverkehr/oeffentlicher-personennahverkehr.html – Dienststellensuche: www.zoll.de/DE/Service/ Auskuenfte/ Zolldienststellen/dienststellenverzeichnis_node.html
[7] Stiftungsaufsicht für Rheinland-Pfalz
[8] Weitere Infos: www.eler-paul.rlp.de; Zusammenstellung: Martin Schiefelbusch

Wie soll der Bus aussehen?

Für den Einsatz als Bürgerbus sind die meisten handelsüblichen Kleinbusse oder Großraum-Pkw grundsätzlich geeignet. Zu beachten sind allerdings einige Anforderungen aus der formalen Einordnung des Verkehrs (vgl. Kapitel 2 und 4), ebenso sind einige kleinere Zusatzausrüstungen für den Einsatz im öffentlichen Verkehr zu empfehlen, um die Nutzung für Fahrpersonal wie Fahrgäste angenehmer zu machen. Wird ein Bürgerbus im Rahmen der „genehmigungsfreien Nische“ eingesetzt, so dürfen zwingend nur fünf Fahrgastplätze angeboten werden. Als Fahrzeug kann trotzdem ein Kleinbus zum Einsatz kommen, so lange beim Einsatz als Bürgerbus nur fünf Fahrgastplätze angeboten werden. Beim Bürgerbus Langenlonsheim wurden die Beifahrersitze entfernt. Diese Plätze (vorn neben dem Fahrer) sind bei vielen Fahrgästen wegen des schwierigeren Einstiegs ohnehin nicht so beliebt und können gut als Ablage für Kasse und Fahrtenbuch dienen. Beim Bürgerbus Sprendlingen wurde dagegen die dritte Sitzbank entfernt. Der zusätzliche Platz kann als Stauraum oder Stellplatz für Rollstühle genutzt werden.

Abbildung 5: Bürgerbus Sprendlingen, Rollstuhlplatz mit Rampe

Bürgerbusse, die im Rahmen des PBefG verkehren, können mit den üblichen acht Fahrgastplätzen ausgerüstet werden. Da allein die Sitzplatzzahl für die Führerschein-rechtliche Einordnung relevant ist, kann man für den Bürgerbus auch ein etwas größeres Fahrzeugmodell nehmen, das mehr Bewegungsfreiheit im Innenraum bietet. Das vom Roderich in Rodenbach eingesetzte Fahrzeug (Abbildung 6) ist ein etwas größeres Modell mit erhöhtem Dach, Einzelsitzen und einem Seitengang. 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.

In den Leitfäden für Bürgerbusprojekte aus Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Brandenburg finden Sie verschiedene Empfehlungen für die sonstige Ausstattung des Fahrzeugs (vgl. Pro Bürgerbus NRW 2009, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2005, 2012, ZVBN 2007). Vieles davon ist durchaus sinnvoll, allerdings gehen diese Darstellungen auch von einem überwiegenden bis ausschließlichen Einsatz des Fahrzeugs im Linienverkehr aus, was in Rheinland-Pfalz nicht unbedingt gegeben ist. Im Kasten auf dieser Seite haben wir einige Aspekte zusammengestellt, die auf jeden Fall bedacht werden sollten. Jenseits davon sollten Sie anhand Ihrer Möglichkeiten überlegen, was vor Ort noch sinnvoll sein könnte.

Abbildung 6: Bürgerbus Rodenbach

Tabelle 4: Empfehlungen für die Fahrzeugausstattung

PLATZVERHÄLTNISSE

- Ausführung der Fahrgastsitze als Einzelsitze,
- Mittel- oder Seitengang
- erhöhtes Dach für bequemes Ein- und Aussteigen

Barrierefreiheit: Vollständige Rollstuhlgängigkeit (wie etwa bei den Bürgerbussen im Bremer Umland) erfordert erhebliche Umbauten am Fahrzeug und ist daher meist nicht realisierbar, in vielen Fällen allerdings auch nicht nötig. Eine Alternative sind Rampe an der Hecktür und Stellplatz im hinteren Fahrgastraum wie beim Bürgerbus Sprendlingen (Bild), allerdings ist auch dies mit Kosten in Höhe von ca. 3.000-4.000 € verbunden. Weitere Maßnahmen für ein barrierearmes Fahrzeug sind aber in jedem Fall sinnvoll:

- tiefere Zusatz-Trittstufe an der Fahrgastraumtür (notfalls transportabler Schemel)
- Haltegriff am Rand des Türraums (am Holm zwischen Fahrgastraum- und Beifahrertür)
- elektrischer, vom Fahrerplatz bedienbarer Schiebetürantrieb

KOMMUNIKATION UND BETRIEB

- Handy zur Abstimmung mit dem Disponenten bzw. dem Verkehrsunternehmen (Netzabdeckung beachten!)
- Fahrerhandbuch (vgl. Abschnitt 7.1)
- Orts- und Straßenkarten
- Fahrtenbuch

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
- Fußboden mit rutschfestem Belag
- Kindersitz/Kinderuntersitz
- Beleuchtung im Fahrgastraum

ERKENNBARKEIT

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

Zu Unterschieden in den Finanzierungsmöglichkeiten siehe die Tabelle im Abschnitt 5.2. Zusammenstellung: Martin Schiefelbusch

DER BÜRGERBUS IN SAARBURG

Der im November 2011 gestartete Bürgerbus der Verbandsgemeinde Saarburg fährt weiter – mindestens bis zum 30. September 2013. Das Projekt befindet sich in einer verlängerten Testphase. „Im Herbst 2013 werden unsere Gremien entscheiden, ob der Bürgerbus als dauerhafte Einrichtung bestehen bleibt“, erklärt Verbandsgemeinde-Bürgermeister Leo Lauer. Wichtiger Punkt sind ehrenamtliche Fahrer. Derzeit sind von den ursprünglich drei aktiven Fahrern noch zwei dabei. „Unsere ehrenamtlichen Fahrer sind tragende Säulen des Bürgerbus-Angebots. Allerdings sehen wir auch, dass zwei Fahrer gerade noch so ausreichen“, erklärt Projektmanager Thomas Wallrich.

Von der Saar in die Gemeinden

Auf drei Linien verbindet der Bürgerbus die Ortsgemeinden mit der Stadt Saarburg. Die Stadt Saarburg liegt 20 Kilometer südlich von Trier und zählt rund 6.500 Einwohner, die Verbandsgemeinde hat rund 22.000 Einwohner. Das Mittelzentrum im Landkreis Trier-Saarburg befindet sich nur wenige Kilometer von der Grenze zum Saarland und zu Luxemburg. Die Bahnlinie führt nach Trier und Saarbrücken. Die Region ist für guten Wein bekannt – doch beim öffentlichen Nahverkehr hapert es vor allem bei den letzten Kilometern in die einzelnen Ortsgemeinden.

Nach und nach verdichteten sich die Ideen. Die Ehrenamtsbörse beim Mehrgenerationenhaus warb die Fahrer an. Beim Start standen drei Personen zur Verfügung.

Das Fahrzeug wird von der Verbandsgemeinde beim örtlichen Krankenhaus für drei Tage in der Woche gemietet. Jeder gefahrene Kilometer wird mit 25 Cent vergütet. Damit sind alle Kosten abgedeckt. Ein eigenes Fahrzeug musste nicht gekauft werden. Die Fahrer holen das Fahrzeug direkt am Krankenhaus ab. Angefahren werden die regulären Haltestellen in den einzelnen Ortsgemeinden. Jede der drei Linien wird an einem Tag der Woche bedient (Abbildung 7, Seite 36).

Der Bürgerbus wurde vom Landesbetrieb Mobilität (LBM) genehmigt. Konkurrenz zum Verkehrsverbund oder Mietwagenunternehmen gibt es nicht. „Als der Fahrplan erstellt und die Finanzierung gesichert war, haben wir den formlosen Genehmigungsantrag beim LBM eingereicht“, berichtet Gesa Kobs. Zuvor bestand bereits Kontakt zum LBM, um offene Fragen bezüglich der Betriebsführung zu klären.

Die Testphase des Bürgerbusses wird durch die Europäische Union im Rahmen eines LEADER-Projektes der Lokalen Aktionsgruppe Moselfranken bezuschusst. Die Gesamtkosten werden gedeckt durch LEADER-Förderung, Mittel der Verbandsgemeinde und Einnahmen aus dem Ticketverkauf. Einige Zahlen zum Bürgerbus Saarburg: In den ersten elf Monaten hat der Bürgerbus insgesamt 223 Fahrten absolviert, 8.200 Kilometer zurückgelegt und fast 400 Fahrgäste transportiert. Die durchschnittliche Auslastung lag mit 1,8 Fahrgästen pro Fahrt unter den Erwartungen der Organisatoren. Kundenliebling ist die Linie 2, die jeden Mittwoch einmal vormittags und einmal nachmittags verkehrt.

Hier waren allein 227 Fahrgäste unterwegs. In den ersten elf Monaten der Testphase sind durch den Bürgerbus 4.265 € an Kosten entstanden. Diesen standen 960 € Einnahmen

BÜRGERBUS
Sparkasse Trier
Autohaus Werner
TRANSIT
TR KK 440

Abbildung 7: Fahrplan des Bürgebus im Saarburger Land

BÜRGER BUS
mobil im Saarburger Land

gültig ab 1. Oktober 2012

Ob Einkaufstour, Arzttermin, Behördengang oder Freizeitbeschäftigung: mit dem Bürgerbus werden Ihre Fahrten zum bequemen Vergnügen!

Fahrzeug & Fahrer: Mit dem sympathischen Kleinbus, einem komfortablen 9-Sitzer, der von ehrenamtlichen Fahrern behutsam gelenkt wird, schaffen wir ein Verkehrsangebot, das im normalen Linienverkehr wirtschaftlich nicht machbar wäre.

Tarifzonen: einfache Fahrt (hin oder zurück)	Normaltarif	mit VRT-Sparkarte
Ayl, Biebelhausen, Ockfen, Irsch, Krutweiler	1,95 €	1,55 €
Schoden, Staadt, Kastel, Freudenburg, Kollesleuken, Kelsen, Portz, Dittlingen, Südlingen, Rommelfangen, Körrig	2,55 €	2,05 €
Kirf, Meurich, Esingen, Helfant, Wehr, Palzem, Schloss Thorn, Kreuzweiler, Dilmar	3,45 €	2,75 €

Info-Telefon für Bürgerbus-Kunden: Bei Fragen oder Anregungen können Sie sich gerne an unser Info-Telefon wenden: Tel. 06581 81-111.

Linie 1: immer nur montags (außer an Feiertagen)

Haltestelle & Uhrzeit	Ankunft	Abfahrt
Saarburg - Heckingplatz		10:15
Ayl - Lambertusweg	10:20	10:21
Ayl - Kindergarten	10:22	10:23
Ayl - An der Rundwies	10:24	10:25
Ayl - Biebelhausener Straße	10:27	10:28
Biebelhausen - Ortsmitte	10:29	10:30
Schoden - Dorfplatz	10:36	10:37
Ockfen - Klostermühle	10:40	10:41
Ockfen - Kirche	10:42	10:43
Ockfen - Am Sprung	10:44	10:45
Irsch - Grundschule	10:49	10:50
Irsch - Kirche	10:51	10:52
Irsch - Im Hargarten	10:53	10:54
Beurig - Kaserne	10:56	10:57
Beurig - Kirche	10:59	11:00
Saarburg - Krankenhaus	11:05	11:06
Saarburg - Heckingplatz	11:07	11:08
Staadt	11:16	11:17
Krutweiler - Ortsmitte	11:20	11:21
Krutweiler - Krutweilerberg	11:23	11:24
Saarburg - Heckingplatz	11:28	11:29
Saarburg - Krankenhaus	11:30	

Haltestelle & Uhrzeit	Ankunft	Abfahrt
Saarburg - Heckingplatz	Fahrt mit Linienbus ab Heckingplatz möglich um 14:24 Uhr oder um 16:07 Uhr	
Krutweiler - Krutweilerberg		
Krutweiler - Ortsmitte		
Staadt		
Saarburg - Heckingplatz		14:30
Saarburg - Krankenhaus	14:31	14:32
Beurig - Kirche	14:37	14:38
Beurig - Kaserne	14:40	14:41
Irsch - Im Hargarten	14:43	14:44
Irsch - Kirche	14:45	14:46
Irsch - Grundschule	14:47	14:48
Ockfen - Am Sprung	14:52	14:53
Ockfen - Kirche	14:54	14:55
Ockfen - Klostermühle	14:56	14:57
Schoden - Dorfplatz	15:00	15:01
Biebelhausen - Ortsmitte	15:07	15:08
Ayl - Biebelhausener Straße	15:09	15:10
Ayl - An der Rundwies	15:11	15:12
Ayl - Kindergarten	15:13	15:14
Ayl - Lambertusweg	15:15	15:16
Saarburg - Heckingplatz	15:20	

Linie 2: immer nur mittwochs (außer an Feiertagen)

Haltestelle & Uhrzeit	Ankunft	Abfahrt
Saarburg - Heckingplatz		10:00
Kastel - Ortsmitte	10:10	10:11
Freudenburg - Eiderberg	10:15	10:16
Freudenburg - Ortsmitte	10:17	10:18
Freudenburg - Lindenstr.	10:20	10:21
Freudenburg - Schule	10:23	10:24
Kollesleuken - Ort	10:26	10:27
Kirf - Friedhof	10:30	10:31
Kirf - Ort	10:33	10:34
Meurich - Brunnen	10:37	10:38
Meurich - Ortseingang	10:39	10:40
Kelsen- Mitte	10:42	10:43
Portz - Ortsmitte	10:44	10:45
Saarburg - Krankenhaus	10:53	10:54
Saarburg - Heckingplatz	10:55	

Haltestelle & Uhrzeit	Ankunft	Abfahrt
Saarburg - Heckingplatz		15:00
Saarburg - Krankenhaus	15:01	15:02
Portz - Ortsmitte	15:10	15:11
Kelsen- Mitte	15:12	15:13
Meurich - Ortseingang	15:15	15:16
Meurich - Brunnen	15:17	15:18
Kirf - Ort	15:21	15:22
Kirf - Friedhof	15:24	15:25
Kollesleuken - Ort	15:28	15:29
Freudenburg - Schule	15:31	15:32
Freudenburg - Lindenstr.	15:34	15:35
Freudenburg - Ortsmitte	15:37	15:38
Freudenburg - Eiderberg	15:39	15:40
Kastel - Ortsmitte	15:44	15:45
Saarburg - Heckingplatz	15:55	

Linie 3: immer nur donnerstags (außer an Feiertagen)

Haltestelle & Uhrzeit	Ankunft	Abfahrt
Saarburg - Heckingplatz		10:15
Dittlingen	10:25	10:26
Südlingen - Ort	10:27	10:28
Esingen - Ort	10:31	10:32
Helfant - Mitte	10:34	10:35
Helfant - Eingang	10:36	10:37
Wehr - Ortsmitte	10:39	10:40
Palzem - Kirche	10:43	10:44
Palzem - Schloss Thorn	10:46	10:47
Kreuzweiler - Moselstraße	10:49	10:50
Kreuzweiler - Ort	10:51	10:52
Dilmar - Moselstraße	10:53	10:54
Dilmar - Ortsmitte	10:55	10:56
Rommelfangen - Ortsmitte	11:00	11:01
Körrig - Ortsmitte	11:03	11:04
Kahren - Wartehalle	11:06	11:07
Saarburg - Fichtenhain	11:10	11:11
Saarburg - Krankenhaus	11:12	11:13
Saarburg - Heckingplatz	11:14	

Nachmittags bedient der Bürgerbus nicht die Linie 3.

Sie können aber mit dem regulären Linienbus fahren. So zum Beispiel von Saarburg (ab Haltestelle Heckingplatz) nach Kahren, Körrig Helfant, Esingen und Palzem um 13:20 Uhr und um 14:46 Uhr und um 16:19 Uhr

Tagesaktuelle Informationen zu den Fahrplänen des öffentlichen Nahverkehrs finden Sie unter www.vrt-info.de

Dieses Angebot wird im Rahmen des Entwicklungsprogramms PAUL unter Beteiligung der Europäischen Union und dem Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau & Forsten, durchgeführt.

EUROPÄISCHE UNION Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Stichwort: Bürgerbus und Verkehrsverbund

Bürgerbusse sollen keine Konkurrenz zum regulären Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sein, sondern diesen ergänzen. Deshalb ist eine Abstimmung mit dem regionalen Verkehrsverbund erforderlich. Die Planungsgruppe Bürgerbus Saarburg und der Verkehrsverbund Region Trier (VRT) berieten über Fahrplan und Tarife. Für die erste Zeit der Testphase einigten sich die Beteiligten auf einen einheitlichen Tarif von 2 € pro Person und Fahrt. Bei dem Betrag handelte es sich um eine Mischkalkulation der VRT-Einzeltarife. Hauptgrund für den Einheitstarif war es, den Aufwand für die ehrenamtlichen Fahrer möglichst gering zu halten. Mit der Verlängerung der Testphase musste die Verbandsgemeinde als Konzessionsinhaber aber den Vorgaben des VRT folgen, so dass jetzt auch für den Bürgerbus das reguläre VRT-Tarifsystem gilt.

aus Fahrgeldern und eine LEADER-Förderung von 1.234 € gegenüber. Die Verbandsgemeinde hat effektiv nur 2.071 € an Kosten zu tragen.

Wie es ab Herbst 2013 mit dem Bürgerbus weitergeht, ist noch offen. Aber Zeit für Dank besteht schon jetzt: „Ohne die beiden ehrenamtlichen Fahrer, die stets zuverlässig und angenehm fahren, könnten wir dieses Nahverkehrsangebot nicht schultern. Dafür ein großes Dankeschön!“, betont Verbandsgemeinde-Bürgermeister Leo Lauer abschließend.

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.

Beteiligte

Die wesentlichen Beteiligten bei der Bürgerbusentwicklung sind die aktiven Bürgerinnen und Bürger, Fahrkräfte und andere Mitwirkende, Gemeinde(n),[9] Verkehrsunternehmen und Kreise. Die Aufgabenverteilung zwischen diesen Gruppen unterscheidet sich zum einen nach der formalen Angebotsform (vgl. Kapitel 2, Seite 15, 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 Diensteinteilung, 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), es kann sich um Orts- oder Verbandsgemeinden handeln, ist/sind 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/sind zunächst als Betreiber der sonstigen Verkehrsangebote in der Planung gefragt (vgl. Kapitel 4, Seite 20). Es kann die Bürgerbusaktiven auch bei der eigenen Konzeptentwicklung beraten. 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 (Vorlagen dafür finden Sie etwa im Internet bei Pro Bürgerbus NRW,[10] beim Bürgerbus Weyhe[11] oder in den Bürger-

[9] Der Begriff „Gemeinde“ umfasst in diesem Zusammenhang auch kreisangehörige wie kreisfreie Städte.
[10] www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=musterunterlagen
[11] www.buergerbus-weyhe.de/downloads/downloads.php

busleitfäden des VBB) 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.

- Die Landkreise und kreisfreien Städte sind nach dem Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz 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 diese Aufgabe eine so genannte „freie Selbstverwaltungsaufgabe“, 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 worden. Die Verankerung des Themas im Nahverkehrsplan kann trotzdem helfen, das Angebot zu sichern.

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.

Der Rechtsträger – Bürgerbusverein oder andere Varianten?

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:

- 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

Checkliste Vereinsgründung

Bürgerbusverein soll gegründet werden

1. Satzung entwerfen in Anlehnung an bestehende Vereine.
2. Sind alle notwendigen Angaben in der Satzung vorhanden?
3. Ist ein Notar informiert, der bei der Gründungsversammlung zugegen sein kann?
4. 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
3. Notarielle Beurkundung durchführen lassen (bzw. soweit vorbereiten, dass es unmittelbar nach der Gründungsversammlung erfolgen kann).

Nachbereitung Gründungsversammlung

1. Protokoll von Vorsitzendem und Protokollführer eigenhändig unterschreiben lassen.
2. Satzung nach Bearbeitung durch Notar mit Anschreiben zum Amtsgericht schicken.
3. Eintragung des Vereins abwarten.
4. 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

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 in Abbildung 7 und im Anhang zusammengestellt, Vorlagen für Satzungen finden Sie im Internet etwa bei Pro Bürgerbus NRW, beim Bürgerbus Weyhe oder im Bürgerbusleitfaden des VBB.

- Einige Bürgerbusse in Rheinland-Pfalz haben keinen speziellen Bürgerbusverein gegründet, sondern bereits bestehende Vereine führen den Verkehr neben anderen Aufgaben durch. Dies ist etwa im Oberen Kyrbachtal (vgl. Beispiel Seite 43) und beim Roderich der Fall. 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 (vgl. unten).

- 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 Langenlonsheim (vgl. Beispiel Seite 8), Arzfeld, Saarburg (vgl. Beispiel Seite 34) und Sprendlingen.

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 der Leitfaden des Finanzministeriums „Steuertipp gemeinnützige Vereine“, MFin RLP 2010).

Die Frage, ob ein Bürgerbus gemeinnützig sein kann, wurde in der Vergangenheit immer wieder diskutiert. Nach der letzten Bund-Länder-Abstimmung dazu im Herbst 2011 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 – als grundsätzlich erwerbswirtschaftliche 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. Bevor Sie allzu viel über das Thema Gemeinnützigkeit nachdenken, sei noch einmal darauf

hingewiesen, dass auch diese Lösung Vor- wie Nachteile hat.[12] 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 – mit gleichem steuerlichen Effekt – geltend machen können. Wenn ein Bürgerbus von einer Gemeinde getragen wird, kann außerdem auch die Gemeinde eine Spendenquittung ausstellen.

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
- Schutz des ehrenamtlichen Fahrpersonals
- 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:

- Rheinland-Pfalz hat wie die meisten Länder so genannte Sammelversicherungen für ehren-

[12] Eine übersichtliche Zusammenstellung der Unterschiede finden Sie im Internet beim Landesfeuerwehrverband unter www.lfv-rlp.de/hp/fachreferate/soziales/unterschiede_steuerrecht.pdf

amtlich 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 (z.B. Kommunaler Schadensausgleich, Unfallkasse Rheinland-Pfalz, Haftpflichtverband der öffentlichen Verkehrsunternehmen, Autoschadensausgleich deutscher Gemeinden).

- 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:

- 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 gegen über dem Träger ab.

- Ein Unfallversicherungsschutz für die Aktiven ist gegeben über die Unfallkasse Rheinland-Pfalz, wenn diese einen Auftrag einer Kommune erfüllen (s.o.). Andernfalls können Bürgerbusvereine zu günstigen Konditionen bei der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft auch selbst einen Unfallversicherungsschutz für ihre Mitglieder erhalten. Nachrangig tritt außerdem die Sammelversicherung für ehrenamtlich Aktive des Landes Rheinland-Pfalz bei der Ecclesia in Detmold ein.[13)]

[13)] Vgl.: www.wir-tun-was.de/index.php?id=347

Ein sonniger Sommertag im Hunsrück. Die Gemeinde Todenroth zählt laut Statistik 91 Einwohner – doch an diesem Mittwochnachmittag kommen für einige Stunden noch 30 Senioren dazu. Es ist wieder mal Zeit für das „Café Mittendrin“. Viele der Gäste fahren selbst, einige kommen zu Fuß. Bürgerbusfahrer Norbert Manderscheid bringt sieben Senioren aus den umliegenden Ortsgemeinden sicher nach Todenroth. „Der Name ist Programm“, sagt Ortsbürgermeister Hans Dietrich. „Wir wollen gemeinsam unseren älteren Mitbürgern etwas bieten“, ergänzt Gerd Schreiner, Ortsbürgermeister aus dem Nachbarort Ober Kostenz. Das Problem vor einigen Jahren: Wie kommen Senioren, die nicht mehr so mobil sind und selbst fahren können, zu solchen Treffen? Die Lösung fanden die Aktiven im Hunsrück mit dem Bürgerbus, der seit September 2010 rollt.

MALERISCHER HUNSRÜCK

Mit dem Bürgerbus zum Café Mittendrin

Der Ausgangspunkt für den Bürgerbus liegt nun schon einige Jahre zurück. Im Februar 2008 organisierten die Aktiven eine Veranstaltung im Gemeindehaus Ober Kostenz, an der über 100 interessierten Bürger teilnahmen. Im Nachgang wurden die Einwohner befragt, welche Themen sie als wichtig ansehen. Am häufigsten genannt wurde dabei die Mobilität im ländlichen Raum. Aus allen genannten Themen entwickelten die Bürger vier Projekte. Schon damals mit dabei: das „Café Mittendrin“ und „Mobilität/Fahrdienste“. Im Mai 2009 präsentierten die engagierten Bürger beim Gemeindetag die Pläne für eine verbesserte Mobilität. Danach vergaben die beteiligten Gemeinden einen Auftrag an einen externen Moderator. Nach sechs Sitzungen stand im Januar 2010 das Konzept für den Bürgerbus fest.

Ehrenamtliche Fahrer wurden per Handzettel geworben. Aus 17 Anfragen konnten 10 Personen dauerhaft für die Aufgabe gewonnen werden. Alle Fahrer erwarben den Personenbeförderungsschein. Diesen Vorgang betreute der Ortsbürgermeister aus Nieder Kostenz, Harald Gewehr. Die Genehmigung zum Bürgerbusbetrieb erteilte der Landesbetrieb Mobilität in Koblenz. „Das war alles sehr unproblematisch, man hat uns sehr gut unterstützt“, betont Schreiner in der Rückschau. Genehmigungsinhaber ist die „Bürgergemeinschaft Oberes Kyrbachtal e. V.“

Der Fahrpreis orientiert sich am Verbundtarif. Da der Trägerverein selbst die Genehmigung besitzt, bestand bei den Fahrpreisen ein gewisser Spielraum. Für die Werbung auf dem Fahrzeug wurden lokale Unternehmen gewonnen. Mitglied des Trägervereins sind die Gemeinden Kludenbach, Nieder Kostenz, Ober Kostenz, Schwarzen, Todenroth, die evangelische Gemeinde Ober Kostenz und einige Einzelpersonen.

Und das Fahrzeug? In Kirchberg gab die Diakonie-Sozialstation einen Seniorenbus ab. Nach einer kleinen Reparatur wird das Fahrzeug jetzt als Bürgerbus im Oberen Kyrbachtal genutzt.

Am Dienstag fährt der Bürgerbus früh, am Freitag etwas später. So können am Dienstag die Ärzte in Kirchberg erreicht werden, am Freitag könnte eher der Einkauf anstehen. Dazu fährt der Bus in einer Schleife die einzelnen Orte an. Mittwochs fährt der Bus zu Veranstaltungen der Bürgergemeinschaft – wie an jenem August-Mittwoch zum „Café Mittendrin“ nach Todenroth.

Nachgefragt

Herr Schreiner, wie sind Sie seinerzeit auf die Idee für den Bürgerbus gekommen?

Das ist nun schon einige Jahre her. Unser damaliger evangelischer Pfarrer Andreas Nehls und ich haben gesehen, dass der demografische Wandel immer stärker voranschreitet. Wir wollten gemeinsam den Menschen etwas bieten. Zu Beginn luden wir die Bürger ein und befragten sie anschließend. Damals entstand unter anderem die Idee für das „Café Mittendrin“.

Der Bürgerbus Oberes Kyrbachtal auf einen Blick
Träger: Bürgergemeinschaft Oberes Kyrbachtal e. V.
Genehmigungsinhaber/Antragsteller: Trägerverein
Akteure: Fünf politische Gemeinden und evangelische Kirchengemeinde
Ehrenamtliche Fahrer: 10
Betriebstage: 3 (Dienstag, Mittwoch zu Veranstaltungen und Freitag)
Fahrzeug: VW-Bus mit 8 Sitzplätzen und Fahrer
Betriebsaufnahme: 21. September 2010
Genehmigungsbehörde: Landesbetrieb Mobilität (LBM), Koblenz

Also war es eher ein sozialer Ansatz?

Ja. Wir wollten mit verschiedenen Veranstaltungen, Aktionen und Treffen Menschen zusammenbringen. Das fand auch große Unterstützung. Aber die eine Frage blieb offen: Wie sollen die Einwohner hier im ländlich geprägten Oberen Kyrbachtal zu den Veranstaltungen kommen? Nicht jeder kann noch selber fahren. Aber unser Ziel war klar: Wir möchten jeden dabeihaben, keiner soll ausgeschlossen werden, nur weil er nicht mehr selber fahren kann.

Die Lösung war der Bürgerbus?

Am Anfang war es noch etwas offener. Wir hatten das Thema Mobilität aus der Bürgerbeteiligung unser Einwohner am häufigsten genannt bekommen. Nach und nach wurde uns klar: Ein Bürgerbus kann eine Lösung sein, und das können wir auch schaffen. Wir haben genügend aktive Bürger, die uns unterstützen. Ein externer Moderator hat uns sehr geholfen. Als dann alle Fahrer die Gesundheitsprüfung bestanden hatten war uns klar: Das Projekt wird gelingen.

So gesehen hat der Bürgerbus verschiedene Aufgaben und Zielgruppen.

Ja, er bringt die Menschen sicher zu unseren Veranstaltungen – und natürlich auch wieder zurück. An zwei Tagen die Woche fahren wir nach Kirchberg. Einkaufen, Ärzte, Friseure, Verbandgemeindeverwaltung – was man eben alles so braucht. Doch auch unser jüngstes Projekt im Sommer 2012, der „Kyrbachtaler Kindersommer“, war ein voller Erfolg. Dort war der Bus regelmäßig im Einsatz. Der Bürgerbus ist fester Bestandteil bei all unseren Veranstaltungen. Wir sind stolz, dass wir das hinbekommen haben.

Gerd Schreiner (56) ist seit acht Jahren Ortsbürgermeister von Ober Kostenz und seit rund 20 Jahren ehrenamtlich aktiv für den Ort und die Region tätig. Er ist zugleich Vorsitzender der „Bürgergemeinschaft Oberes Kyrbachtal e. V.“

Die Fragen stellte Holger Jansen.

Praxistipp: Personenbeförderung

Voraussetzung für den Erwerb eines Personenbeförderungsscheins („P-Schein“) ist ein Mindestalter von 21 Jahren und der Führerscheinbesitz seit mindestens zwei Jahren. Für einen Bürgerbus reicht bei einem Fahrzeug mit maximal neun Sitzen einschließlich Fahrer der Führerschein der Klasse B (früher 3) aus. Zuständig ist die Führerscheinstelle des Landkreises. Beim Bürgerbus im Oberen Kyrbachtal ist das die Verwaltung des Rhein-Hunsrück-Kreises in Simmern. Die Führerscheinstelle fordert ein Führungszeugnis und einen Auszug beim Verkehrszentralregister in Flensburg an. Soweit hier keine Einträge bestehen und der Gesundheitstest erfolgreich bestanden ist, wird der Personenbeförderungsschein ausgestellt. Speziell für Bürgerbusprojekte erließ das Land Rheinland-Pfalz im Jahr 2007 eine Regelung, die den Ablauf bei der Gesundheitsprüfung verfahrensmäßig vereinfachte. Im Gegenzug gilt der Personenbeförderungsschein nur für den Bürgerbus. Ab dem 60. Lebensjahr muss die Untersuchung jährlich wiederholt werden.

Stichwort: Gesundheitstest G 25

Der Test kommt aus dem betrieblichen Arbeitsschutz. Ziel ist es, die Arbeitssicherheit, zum Beispiel im Werksverkehr und bei Fahrtätigkeiten, zu gewährleisten. Der Test ist aber auch geeignet, die Vorgaben der Fahrerlaubnisverordnung für einen Personenbeförderungsschein zu erfüllen. Deshalb nutzen Ärzte je nach Anwendungsfall den Test mit unterschiedlicher Zielsetzung. Unser Rat: Nehmen Sie frühzeitig Kontakt mit der Führerscheinstelle des Landkreises auf. Die dortigen Mitarbeiter sagen Ihnen, welchen Umfang der G 25-Test haben muss, um dem Personenbeförderungsschein für einen Bürgerbus zu genügen. So werden Doppel- oder Nachuntersuchungen vermieden. Die Kosten für den Test liegen je nach Umfang zwischen 140 und 200 € pro Person. Details zur speziellen Regelung in Rheinland-Pfalz finden Sie im Staatsanzeiger Rheinland-Pfalz vom 4. Juni 2007.

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.

WAS NOCH? DIE WEITERE VORBEREITUNG

Information und Koordination – Was alle wissen müssen

Ihr Angebotskonzept wird vermutlich über eine Reihe von Arbeitsgruppentreffen und Kontakte mit weiteren Beteiligten nach und nach konkretisieren – 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.

Ersteres hat viel mit Kommunikation zu tun. Ein regelmäßiges Aktiven- bzw. Fahrertreffen 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. 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 Internet,[14] im Detail ist der Text aber angepasst an die örtlichen Verhältnisse zu entwickeln. Ähnliche Leitlinien sind möglicherweise auch für diejenigen erforderlich, die bei flexiblen Verkehren Aufträge annehmen und disponieren müssen. 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.

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 lebhafte – 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. Der Bürgerbus sollte nicht denselben Fehler machen. Für Bürgerbusse ist Öffentlichkeitsarbeit sogar doppelt

[14] Gut dargestellt ist ein Muster-Fahrerhandbuch im Bürgerbusleitfaden des VBB, das auch online verfügbar ist.

wichtig, denn es geht hier immer sowohl um Fahrgäste wie um die Suche nach neuen Mitstrei- tern, 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 Ver kehrsunternehmen 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!

ANHANG

Leitfaden zur Gründung eines Bürgerbusvereins

Für den Betrieb eines Bürgerbusses ist es sinnvoll, einen Verein zu gründen. Dieser Verein wird dann umgangssprachlich als Bürgerbusverein bezeichnet. Warum ist dieses Konstrukt überhaupt sinnvoll bzw. notwendig?

Hintergrund: Der Bürgerbus kann nicht von einer Person betrieben werden. Es bedarf einer Reihe von Aktiven, die sich gemeinsam um die Aufgabe bemühen. Diese Aufgaben lassen sich im Verein bündeln. Weiter müssen Rechtsgeschäfte (Verträge usw.) abgeschlossen werden. Eine Einzelperson muss von der Haftung freigestellt werden. Diese drei Aufgaben kann der Verein als eigenständige Rechtsperson leisten.

Rechtgrundlage
Rechtsgrundlage für einen Verein ist das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB), dort die §§ 21 ff. Allerdings sollen hier keine langen Paragrafen zitiert werden, sondern nur die wesentlichen Handlungen und Konsequenzen.

Ausgangslage
Als vorläufiger Rechtsträger stehen in der Anfangsphase einer Gruppe meistens Orts- oder Verbandsgemeinde, das Verkehrsunternehmen oder ein anderer Akteur aus dem lokalen Umfeld zur Verfügung. Sie laden ein, stellten Räume zur Verfügung und rechnen Kosten ab. Diese und andere Rechtsgeschäfte sollen künftig vom Bürgerbusverein abgewickelt werden. Welche Voraussetzungen sind erforderlich, um einen Verein zu gründen?

Die Aktiven laden zu einer Gründungsversammlung ein. Die Einladung zur Gründungsversammlung muss zwingend Ort, Raum und Zeit beinhalten sowie eine Tagesordnung, die u.a. den Beschluss zur Satzung, die Wahl des Vorstandes und weiterer Mandatsträger vorsieht. Dazu wird im Vorfeld zwingend eine Satzung erarbeitet und intensiv diskutiert. Die Satzung muss einige Punkte regeln. Dazu gehören vor allem:

Name und Sitz des Vereins
Das dürfte in diesem Fall recht einfach sein: Der Verein trägt den Namen „Bürgerbusverein Musterstadt“. Der Ort, an dem der Verein seinen Sitz hat, muss benannt sein. Das kann der Wohnort des Vorsitzenden sein oder der zentrale Ort, aus dem die Aktivitäten gesteuert werden sollen.

Ziel und Zweck des Vereins
Auch das dürfte in diesem Fall recht einfach sein: Ziel des Vereins ist es, den bestehenden öffentlichen Verkehr durch einen ehrenamtlichen Fahrdienst in Form eines Bürgerbusses zu ergänzen. Weitere Formulierungen können von bestehenden Bürgerbusvereinen übernommen werden.

Mitgliedschaft
Hier sollten Aussagen zu möglichen Mitgliedern folgen. In der Regel kann der Verein Einzelpersonen und/oder kooperative Mitglieder aufnehmen. Kooperative Mitglieder sind Verbands- oder Ortsgemeinde, Kirchengemeinde oder weitere lokale/regionale Partner.

Organe des Vereins
Zwingend ist der Vorstand. Weitere Organe können benannt werden, müssen aber nicht sein.

Weitere Punkte, die in der Satzung sein sollten:

Zu diesen Punkten können meistens vorhandene Formtexte aus Satzungen, die im Internet verfügbar sind, verwendet werden. Hier sind vor allem zu nennen: Beginn- und Ende der Mitgliedschaft; Aufgaben der Mitgliederversammlung; Bestellung einer Geschäftsführung; Kassenprüfer; Mitgliedsbeiträge; Beschlussfassung mit den notwendigen Mehrheiten; Auflösung des Vereins.

Eine Mustersatzung kann auf der Vereinswebsite Pro Bürgerbus NRW unter

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

heruntergeladen werden. Sie kann auf die lokalen Bedürfnisse in Rheinland-Pfalz angepasst werden. In § 2 können einige Formulierungen entfallen oder weicher gefasst werden. Ein ausschließlicher Bürgerbusverein wird in Rheinland-Pfalz nicht als gemeinnützig anerkannt. Ein Verein mit weiteren Funktionen kann je nach Lage des Einzelfalls als gemeinnützig anerkannt werden.

Daran muss auf jeden Fall gedacht werden:

Vor der Gründungsversammlung muss die Satzung soweit abgestimmt sein, dass mindestens sieben Personen auf der Gründungsversammlung bereit sind, die Satzung zu unterzeichnen. Das sind dann die Gründungsmitglieder. Nach oben besteht übrigens bei der Zahl der Gründungsmitglieder keine Grenze.

Soweit Personen von anderen Organisationen als Gründungsmitglied auftreten (Bürgermeister der Ortsgemeinde, Sportverein, Kirche) müssen diese ausreichend legitimiert sein und ggf. ihre Vertretungsvollmacht nachweisen können. Beim Bürgermeister ergibt sich das von selbst, bei Vertretern von anderen Vereinen könnte ein Auszug aus dem Vereinsregister helfen.

Es sollte bei Vereinsgründung unbedingt ein Notar zugegen sein. Hintergrund: Die Erklärungen des Vereins mit den Unterschriften müssen nach § 77 BGB mittels „öffentlich beglaubigter Erklärung“ abgegeben werden. Diese öffentliche Beglaubigung nimmt ein Notar vor. Dazu werden die Satzung und die Unterschriften unter der Satzung beglaubigt. Dazu legt der Unterschreibende dem Notar seinen Personalausweis vor. Der Notar bestätigt anschließend, dass die Unterschrift in seiner Gegenwart geleistet wurde.

Weiterer Vorteil: Ein Notar kennt die Arbeitsweise im jeweiligen Amtsgericht und kann frühzeitig auf lokale Besonderheiten hinweisen. Auch später bei Änderungen im Vorstand ist dieses Verfahren sinnvoll. Ein neu gewähltes Vorstandsmitglied leistet bei einem Notar seine Unterschrift und leitet diese später an das Amtsgericht weiter. Das Amtsgericht aktualisiert dann das Vereinsregister.

Nach der Gründungsversammlung reicht der neu gewählte Vorstand folgende Unterlagen beim Registergericht ein (dieses wird beim lokal zuständigen Amtsgericht geführt):

- Protokoll der Gründungsversammlung
  Das Protokoll muss vom neuen Vorsitzenden und dem Protokollführer eigenhändig unterschrieben sein.

- Die Satzung mit den entsprechenden Unterschriften und vom Notar beglaubigt (siehe oben).

- Ein Anschreiben an das Amtsgericht mit der Bitte, den Verein in das Vereinsregister des Amtsgerichtes einzutragen.

Aus dem „Bürgerbusverein Musterstadt“ ohne eigene Rechtsform ist somit ein „Bürgerbusverein Musterstadt e.V. i.G.“ geworden, also ein „eingetragener Verein in Gründung“. Das i.G. ist so lange im Zusatz zu führen, bis das Registergericht die Eintragung vollzogen hat. Dazu schickt das Amtsgericht in der Regel nach einigen Wochen eine Bestätigung und einen Auszug aus dem Vereinsregister mit einer Nummer. Damit ist der Verein rechtsfähig. Der Beispielverein kann jetzt offiziell als „Bürgerbusverein Musterstadt e.V.“ auftreten. Der Zusatz „i.G.“ kann dann entfernt werden, z.B. im Impressum der Internetseite.

Der Auszug aus dem Vereinsregister
Der Auszug aus dem Vereinsregister sollte gemeinsam mit der Satzung sehr gut aufbewahrt werden und griffbereit vorliegen. Bei fast allen Rechtsgeschäften mit Außenwirkung werden

diese beiden Unterlagen benötigt. Dazu können gehören:

- Verträge aller Art (Mobilfunk, Abschluss von Versicherungen, Getränke, Gebäude usw.);

- Eröffnung eines Bankkontos;

- Sonstige Rechtsgeschäfte aller Art (Kündigung von Verträgen, Übernahme bestehender Verträge von Dritten usw.).

Die Vertretungsvollmacht
Der Verein muss einen Vorstand haben (§ 26 Abs. 1 Satz 1 BGB). Die Mitglieder des Vereins legitimieren den Vorstand, bestimmte Aufgaben auf Zeit zu übernehmen. Üblich sind Wahlperioden von zwei Jahren. Meistens bestehen Vorstände aus etwa 5 Mitgliedern. Neben dem Vorsitzenden gibt es ein oder zwei Stellvertreter, ein oder zwei Beisitzer, den Schriftführer und den Kassenwart. Details können in der Satzung festgelegt werden. Die Zahl der Vorstandsmitglieder kann auch höher liegen.
Das ist vor allem dann der Fall, wenn Bürgermeister der Ortsgemeinden Kraft Amtes einen Sitz im Vorstand erhalten sollen. Der Vorstand sollte aber nicht zu groß werden, damit er arbeitsfähig bleibt. Eine Grenze von zehn Personen sollte nicht überschritten werden. Es kann auch in der Satzung festgelegt werden, dass bestimmte Personen wie Fahrerbetreuer immer Mitglied des Vorstandes sind.

Einzelvertretung oder mehrere Vorstandsmitglieder? Wer vertritt den Verein nach außen?
Üblich sind ein oder zwei Vorstandsmitglieder. Ein Beispiel: Für den Verein soll ein Mobiltelefon mit Kartenvertrag erworben werden. Je nach Regelung in der Satzung reicht entweder die Unterschrift eines Vorstandsmitgliedes aus oder es ist die Unterschrift von zwei Vorstandsmitgliedern nötig. Verbreitet ist die Vertretungsberechtigung von zwei Vorstandsmitgliedern (Vier-Augen-Prinzip).

Die Finanzen allgemein
Der neue Verein braucht ein Konto. Darum bemüht sich zweckmäßigerweise der Kassenwart. Dabei ist vor allem darauf zu achten, dass die Satzung und der Auszug aus dem Vereinsregister der Bank vorgelegt werden. Soweit zwei Personen aus dem Vorstand den Verein gemeinsam vertreten müssen beide den Antrag zur Eröffnung des Kontos unterzeichnen. Deshalb kann die Kontoeröffnung länger dauern als bei einer Privatperson (Vorlage von Satzung und Vereinsregister sowie zwei Unterschriften). Ein Vergleich bei den Gebühren kann sich lohnen. Einzelne Banken bieten für kleine Vereine ein kostenloses Konto, andere nicht.

Die Mitgliedsbeiträge
Die Mitgliedsbeiträge können in der Satzung festgelegt werden. Optional kann die Satzung auf eine Beitragsordnung verweisen, die von der Mitgliederversammlung oder vom Vorstand beschlossen werden kann. Unterschieden wird zwischen den Beiträgen für Einzelmitglieder und Beiträgen für institutionelle Mitglieder. Für Einzelpersonen liegt der Mitgliedsbeitrag meistens zwischen 20 und 100 € pro Jahr. Für institutionelle Mitglieder ist er meistens etwas höher. Hier haben die Akteure aber Spielraum, die lokalen Bedingungen zu berücksichtigen. Die Einzelheiten sollten auf der Gründungsversammlung beschlossen werden. Es ist die erste Aufgabe des Kassenwarts, den Mitgliedern die Beitragsrechnung zuzustellen und den Zahlungseingang zu überwachen.

Haftung
Bei der Haftung muss unterschieden werden zwischen der Haftung des Vereins für Verbindlichkeiten gegenüber Dritten. Der Verein haftet nur mit seinem Vermögen. In aller Regel beschränkt sich das auf Mitgliedsbeiträge und Spenden. Die Mitglieder des Vorstandes haften nicht mit eigenem Vermögen.

Wie sieht es bei unerlaubten Handlungen und Schadenersatz aus? Grundsätzlich haftet jeder für den Schaden, den er einem anderen zufügt. Im privaten Bereich werden dazu Privathaftpflichtversicherungen angeboten. Im betrieb-

lichen Bereich gibt es entsprechende Betriebshaftpflichtversicherungen. Bestehende private Haftpflichtversicherungen der Mitglieder treten nicht ein, wenn in der Funktion als Vereinsvertreter ein Schaden entsteht.

Eine Beschränkung gibt es für ehrenamtliche oder bis minimaler Vergütung (bis 500 €) tätige Vereinsfunktionäre. Sie haften nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Trotz dieser geänderten Rechtslage sollte jeder Verein eine Vereinshaftpflichtversicherung abschließen.

Ein Unfallversicherungsschutz besteht über die Sammelversicherung des Landes auch für engagierte in rechtlichen Strukturen (Verein, vgl. Kapitel 6 im Haupttext). Allerdings gibt es auch hier einige Ausnahmen: Personen, für die anderweitig gesetzlicher Versicherungsschutz besteht, müssen diesen in Anspruch nehmen. Hier lohnt sich ggf. ein direkter Kontakt mit dem landesweiten Versicherungsträger, der Unfallkasse Rheinland-Pfalz, ob der bestehende Versicherungsschutz für den Bürgerbusverein ausreicht oder ergänzt werden sollte. Die Beiträge sind gering. Damit ist allerdings nur die Arbeit des Vereins abgedeckt. Die Versicherungen für das Fahrzeug müssen extra erfolgen.

Steuern

Ein Verein ist steuerrechtlich eine Körperschaft. Insoweit könnte er körperschaftssteuerpflichtig sein. Die Körperschaftssteuer ist die Einkommenssteuer für Körperschaften – ein Verein gehört dazu. Ein neuer Verein muss deshalb beim Finanzamt angemeldet werden. Anhand der Satzung, des Protokolls der Gründungsversammlung und eines Fragebogens erkennt das Finanzamt, welche Größe der Verein haben wird. Das Finanzamt teilt dem Verein eine Steuernummer zu.

Der Kassenwart führt die Finanzen des Vereins per „Einnahme-Überschuss-Rechnung“ (EÜR). Das heißt, dass die Einnahmen den Ausgaben gegenübergestellt werden. Der Kassenwart ist gegenüber dem Vorstand und der Mitgliederversammlung verantwortlich – und im Folgejahr auch dem Finanzamt. Allerdings müssten Körperschaftssteuern erst dann bezahlt werden, wenn die Einnahmen aus wirtschaftlichem Geschäftsbetrieb über 35.000 € liegen – eine Summe, die ein Bürgerbusverein meistens nicht erreichen wird. Die Umsatzsteuerpflicht beginnt bei 17.500 € Umsatz pro Jahr. Diese Summe könnte der Verein erreichen. Doch auch hier gibt es Übergangsfristen. Details sollten mit einem örtlichen Steuerberater abgesprochen werden.

Gemeinnützig oder nicht gemeinnützig?

Auch das ist ein wichtiges Thema. Viele Vereine sind als gemeinnützig anerkannt. Voraussetzung ist dafür der, dass der Vereinszweck im Sinne der Satzung konform zur Abgabenordnung (AO) formuliert wird. Bei einem reinen Bürgerbusverein wird das in aller Regel nicht gelingen. Soweit der Verein den Transport nur als Teil einer umfassenderen Aufgabe sieht – z.B. um den Kontakt zwischen älteren Menschen zu fördern – hängt es an der genauen Formulierung in der Satzung. Soweit die Gemeinnützigkeit angestrebt wird sollte frühzeitig ein Steuerberater hinzugezogen werden und mit dem Finanzamt Kontakt aufgenommen werden.

Die Gemeinnützigkeit wird vom Finanzamt für drei Jahre zuerkannt. Das heißt, dass alle drei Jahre ein Rechenschafts- und Tätigkeitsbericht des Vereins beim Finanzamt eingereicht werden muss. Dieses prüft, ob sich der in der Satzung verankerte Zweck auch der Realität entspricht. Soweit Satzung und Realität übereinstimmen ergehen entsprechende Freistellungsbescheide für jeweils weitere drei Jahre.

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, Download: www.buergerbus-rlp.de/planungshandbuch.html

MFin RLP 2010 – Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz: Steuertipp gemeinnützige Vereine, Stand 9/2010. Bestellung und online über www.fm.rlp.de/startseite/service/broschueren-infomaterial/

MID 2002 – DIW und infas (Hrsg): MID (Mobilität in Deutschland) 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Scientific Use File, Berlin

Pro Bürgerbus NRW 2009 e.V.: Bürger fahren für Bürger. Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen (Leitfaden), online über www.pro-buergerbus nrw.de/ index.php?id=leitfaden

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2005: Bürger-Busse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2012: Handbuch Bürgerbus, Stand 24. Mai 2012, online über www.buergerbus-rlp.de/buegerbushandbuch.html

ZVBN 2007 – Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN): Das Prinzip Bürgerbus (Konzeptdarstellung und Kurzleitfaden), online über www.vbn.de/der-vbn/presse/publikationen.html

Fundstellen wichtiger Gesetze und Richtlinien:

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

Fahrerlaubnisverordnung
www.verkehrsportal.de/fev/fev_11.php

Landesverfügung zum Führerschein zur Fahr gastbeförderung für Bürgerbusfahrer (2007)
www.buergerbus-rlp.de/voraussetzungen.html

Förderrichtlinie ÖPNV des Landes Rheinland-Pfalz
www.buergerbus-rlp.de/foerderrecht.html

Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz
www.buergerbus-rlp.de/nahverkehrsgesetz.html

Weitere Infos und Kontakte

in Rheinland-Pfalz

Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur
Herr Michael Schué
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon: 06131-16-2762
Fax: 06131-16-172762
E-Mail: michael.schue@isim.rlp.de

Landesbetrieb Mobilität (LBM)
Ansprechpartner in Koblenz
(ehem. Regierungsbezirk Koblenz)
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Herr Oster/Frau Stuppy
Friedrich Ebert Ring 14-20
56068 Koblenz
Telefon Herr Oster: 0261-3029-1471,
Telefon Frau Stuppy: 0261-3029-1482,
E-Mail: Hermann-Josef.Oster@lbm.rlp.de oder Marita.Stuppy@lbm.rlp.de

Ansprechpartner in Trier
(ehem. Regierungsbezierk Trier)
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz,
Außenstelle Trier
Herr Dengler/Herr Eberhard
Dasbachstraße 15 c
54292 Trier
Telefon Herr Dengler: 0651-96797-11
Telefon Herr Eberhard: 0651-96797-14
E-Mail: Egon.Dengler@lbm.rlp.de oder
Helmut.Eberhard@lbm.rlp.de

Ansprechpartner in Speyer
(ehem. Regierungsbezierk Rheinhessen-Pfalz)
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz,
Außenstelle Speyer
Herr Schaaf/Frau Röther
St. Guido Straße 17
67346 Speyer
Telefon Herr Schaaf: 06232-626-1138
Telefon Frau Röther: 06232-626-1134
E-Mail: Martin.Schaaf@lbm.rlp.de oder
Cordula.Röther@lbm.rlp.de

Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier
Kurfürstliches Palais
Willy-Brandt-Platz 3
54290 Trier, oder
Postfach 13 20, 54203 Trier
Telefon: 0651-9494-0
Fax: 0651-9494-170

Abteilung 21: Kommunalaufsicht
Ulrich Radmer
Telefon: 0651-9494-849
E-Mail: Ulrich.Radmer(at)add.rlp.de

Stiftungen Richard Bach
Telefon: 0651-9494-802/Fax: - 77802

Staatskanzlei, Leitstelle Ehrenamt und
Bürgerbeteiligung
Frau Dr. Johanna Becker
Staatskanzlei Rheinland-Pfalz
Peter-Altmeier-Allee 1
55116 Mainz
Telefon: 06131-16-4247
Fax: 06131-16-17 4247
E-Mail: johanna.becker@stk.rlp.de

außerhalb Rheinland-Pfalz

Pro Bürgerbus NRW
Franz Heckens (Vorsitzender)
Stormstraße 13
47623 Kevelaer
Telefon: 02832-50530-55
Fax: 02832-50530-56
E-Mail: franz-heckens@pro-buergerbus-nrw.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
Download: 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@mitarbeit.de

Zweckverband Verkehrsverbund
Bremen-Niedersachsen
Stefan Bendrien
Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen
Telefon: 0421-460529-31
E-Mail: bendrien@zvbn.de

Abkürzungs- und Begriffsverzeichnis

ADD	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion RLP
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
GEMEINSCHAFTS-VERKEHR	In Erweiterung des ÖPNV umfasst Gemeinschaftsverkehr auch private oder informell organisierte Mitnahme. Kennzeichen ist neben dem gemeinsamen Reisen die kooperative Angebotsgestaltung und gemeinschaftliche Nutzung von Ressourcen.
ISIM	Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes RLP
IV	Individualverkehr
LBM	Landesbetrieb Mobilität RLP
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MULEWF	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVG	Nahverkehrsgesetz
OG	Ortsgemeinde
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBEFG	Personenbeförderungsgesetz
RLP	Rheinland-Pfalz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UMWELTVERBUND	Alle Verkehrsmittel außerhalb des MIV
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
VG	Verbandsgemeinde

Impressum

Darstellungen zu gesetzlichen Grundlagen beziehen sich auf die Rechtslage zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses im März 2013. Für den Inhalt der Texte zeichnet das nexus-Institut sowie das ISIM bzw. der jeweilige Interviewpartner verantwortlich.

Herausgeber
Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, Mainz

Redaktion
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH, Berlin

Gestaltung und Satz
toolboxx-media, Magdeburg

Stand dieser Information:
März 2013

Autoren
Kapitel 1: Andreas Kagermeier, Gesa Kobs
Kapitel 2: Michael Schué
Kapitel 3-7: Martin Schiefelbusch
Beispiele: Holger Jansen, Gesa Kobs (Saarburg)

Bildnachweis
Fotos, Illustrationen und Tabellen ohne andere Angaben nexus Institut
Karte Seite 4: toolboxx-media
Bild Saarburg, Seite 35: Picturenick-Fotolia.com

RheinlandPfalz

MINISTERIUM
DES INNERN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz

Poststelle@isim.rlp.de
www.isim.rlp.de