

Bürgerbusse in Hessen



Basiswissen zu Einführung und Betrieb

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV	4
1.1 Der Bürgerbus in Hessen	4
1.2 ÖPNV ergänzen, nicht ersetzen	4
1.3 Ohne Ehrenamt geht es nicht	5
1.4 Aufbau und Ziel dieser Broschüre	5
1.5 Bürgerbusförderung des Landes Hessen	6
2 Vorbereitung	7
2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	7
2.1.1 Mit oder ohne eine Konzession?	7
2.1.2 Fahrerlaubnisrecht	7
2.2 Welche Organisationsform ist die Richtige?	8
2.2.1 Gründung eines neuen Vereins	8
2.2.2 Anknüpfung an einen bestehenden Verein	8
2.2.3 Die Kommune als Träger	8
2.2.4 Gemeinnützigkeit (nur Vereine)	9
2.3 Versicherungsschutz	9
2.4 Klärung der Ziele - Welche Probleme soll der Bürgerbus lösen?	9
2.5 Abschätzung des Fahrgastpotenzials	10
2.6 Fahrerinnen und Fahrer gewinnen	10
2.7 Angebotskonzepte	11
2.7.1 Reguläre oder flexible Bedienung?	11
2.7.2 Haltestellen- und Haustürbedienung	14
2.8 Fahrzeugbeschaffung	14
2.9 Sponsoren und Unterstützer suchen	14
3 Umsetzung und Betrieb	15
3.1 Busfahren im Verein	15
3.2 Vereinstätigkeiten und Motivation	15
3.3 Finanzen und Förderung	15
3.4 Das Fahrzeug und der Fahrzeugunterhalt	16
3.5 Integration in die Fahrplanauskunft?	17
3.6 Abrechnung und Statistiken	17
3.7 Marketing	17
4 Fachliche Unterstützung	18
4.1 Organisatorische Betreuung der Fördermaßnahme	18
4.2 Planerische und verkehrliche Fragen (nicht nur) zur Fördermaßnahme	18
Impressum	19

Vorwort



Die Bevölkerungsentwicklung und der Wandel der Lebens- und Arbeitsgewohnheiten machen es immer schwieriger, den Öffentlichen Personennahverkehr abseits der Ballungsräume mit den klassischen Bedienformen in angemessener Dichte aufrecht zu erhalten. Neue Wege sind gefragt.

Bürgerbusse sind ein vielversprechender Ansatz. Den regulären öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich flexibler Bedienformen wie AnrufSammelTaxis können sie zwar nicht ersetzen, wohl aber ergänzen – etwa, um die Anbindung von Ortsteilen an die Kernstadt zu sichern, damit vor allem ältere Menschen ihre Einkäufe erledigen oder ihren Arzt aufsuchen können. Aber sie bieten noch mehr als Mobilität, denn sie aktivieren bürgerschaftliches Engagement, und das wiederum steigert den lokalen Zusammenhalt und damit die Lebensqualität.

Deshalb unterstützt die Hessische Landesregierung im Rahmen der Kampagne „LAND HAT ZUKUNFT – Heimat Hessen“ die Einrichtung von Bürgerbussen in den Jahren 2018 und 2019 jeweils mit 1,2 Millionen Euro. Im Vordergrund steht dabei die Beratung der engagierten Bürgerinnen und Bürger. Das Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum stellt dafür umfassendes Wissen zur Verfügung, die Landesstiftung Miteinander-in-Hessen hilft bei Förderanträgen und begleitet die Initiativen vor Ort.

Ich bin überzeugt, dass die Bürgerbusinitiativen damit wirksam unterstützt werden. Das in dieser Broschüre dargestellte Basiswissen soll Ihnen den Einstieg erleichtern.

Ihrem Bürgerbusprojekt wünsche ich einen erfolgreichen Start und allzeit viele engagierte Fahrerinnen und Fahrer. Ich bin sicher, dass es Ihre Fahrgäste Ihnen danken werden.

A handwritten signature in black ink, reading 'Tarek Al-Wazir'.

Tarek Al-Wazir
Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung

1 Eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV

1.1

Der Bürgerbus in Hessen

Bürgerbusse und andere ehrenamtliche Fahrdienste tragen seit vielen Jahren mit dazu bei, die Mobilität in ländlichen Kommunen in Hessen zu sichern. Über 40 Projekte sind derzeit schon unterwegs, die Zahl steigt von Jahr zu Jahr.

Da der Begriff des Bürgerbusses nicht einheitlich verwendet wird und auch im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht definiert ist, firmieren bundesweit sehr unterschiedlich ausgestaltete Angebote unter diesem Namen. Deshalb wird zunächst erläutert, was unter einem Bürgerbus im Sinne dieser Broschüre für Hessen verstanden wird.

Das Prinzip der Bürgerbusse, bei dem ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer Lücken im bestehenden Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schließen, entstand in den 1970er Jahren in den Niederlanden, von wo aus es zunächst über das benachbarte Nordrhein-Westfalen in Deutschland verbreitet und bekannt gemacht wurde. Vor allem Nordrhein-Westfalen begann bereits frühzeitig mit einer intensiven Förderung von Bürgerbusprojekten, und so finden sich auch heute noch die meisten Bürgerbusbetriebe in diesem Bundesland. Allerdings unterscheidet sich die „Bürgerbuslandschaft“ in Nordrhein-Westfalen nicht nur hinsichtlich der reinen Anzahl von den meisten anderen Bürgerbusinitiativen in Deutschland. Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Möglichkeiten, einen Bürgerbus zu betreiben: entweder mittels einer Konzession nach dem PBefG oder außerhalb des PBefG ohne eine solche Konzession. In Nordrhein-Westfalen sind die meisten Bürgerbusse mit einer Genehmigung nach dem PBefG unterwegs, während diese Variante in den anderen Bundesländern weit weniger verbreitet ist. Die Vor- und Nachteile dieser Systeme und die Gründe, warum

in Hessen nur ein einziger Bürgerbus nach PBefG betrieben wird, werden in den folgenden Kapiteln ausführlich erläutert.

Aus dieser kurzen Einführung lassen sich bereits die Grundprinzipien herauslesen, was nachfolgend mit dem Begriff „Bürgerbus“ gemeint ist: ein lokaler Fahrdienst mit ehrenamtlichem Fahrpersonal, welcher den bestehenden ÖPNV ergänzt und dabei entweder mit einer Konzession nach dem PBefG oder ohne diese – mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen – betrieben werden kann. Die Größe der eingesetzten Fahrzeuge spielt dabei keine maßgebende Rolle, in der Regel werden maximal acht Fahrgäste befördert. So kann ein Bürgerbusverkehr auch mit Pkws durchgeführt werden. Bürgerbusse sind dabei unterhalb des regulären ÖPNV mit seinen Bus- und Bahnlinien als sogenannte „alternative Bedienungsform“ angesiedelt, dennoch sind die Bürgerbusse schon rein rechtlich eng mit dem ÖPNV verbunden. Da die Organisation des ÖPNV Aufgabe der einzelnen Bundesländer ist, ergeben sich zwangsweise gewisse Unterschiede in der jeweiligen Ausgestaltung der Bürgerbusse und im Umgang mit diesen. Dies betrifft auch entsprechende Fördermaßnahmen, die 2018 in Hessen neu gestaltet wurden.

Dieser Leitfaden beschäftigt sich daher explizit mit der Situation in Hessen, wenn es auch einige Überschneidungen mit anderen Bundesländern gibt.

1.2

ÖPNV ergänzen, nicht ersetzen

Ziel der Bürgerbusprojekte in Hessen war und ist es, die Lücken im Nahverkehrsnetz in dünn besiedelten, ländlichen oder kleinstädtischen Kommunen zu schließen.

Der Bürgerbus soll das Angebot des regulären ÖPNV ergänzen. Denn häufig ist dieser in kleinen abgelegenen Ortsteilen allein auf den Schulverkehr ausgerichtet und es fehlen Verbindungen zu Behörden- oder Ärztezentren bzw. Einkaufsmärkten, welche teilweise an den Ortsrändern angesiedelt wurden. Bürgerbusse können diese Einrichtungen direkt anfahren, womit längere Fußwege von und zu Haltestellen erspart bleiben. Wege von über 1.000 Metern sind in ländlichen Ortschaften keine Seltenheit, für mobilitätseingeschränkte Personen sind hingegen schon viel kürzere Wege aufwändig oder gar unüberwindbar.

Das Bedienungsgebiet eines Bürgerbusses erstreckt sich in den allermeisten Fällen auf die Orts- oder Stadtteile einer Kommune, gelegentlich werden noch bestimmte Einrichtungen in benachbarten Mittelzentren gezielt angefahren.

Der Betrieb der Bürgerbusse wird ausnahmslos von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern übernommen. Um den Engagierten vor Ort einen Teil der damit verbundenen Arbeit zu erleichtern, möchte das Land Hessen sowohl neue als auch bestehende Projekte fachlich unterstützen und finanziell fördern. Als Organisationsform für den Betrieb eines Bürgerbusses eignen sich besonders Vereinsstrukturen. Hierzu kann ein Bürgerbusverein gegründet werden, oder aber das Bürgerbusprojekt knüpft an einen bestehenden Verein an (z.B. Dorferneuerung). Der Zusammenschluss als Interessengruppe ist ebenfalls möglich. Dabei übernimmt die Kommune die Trägerschaft und je nach Engagement auch Teilaufgaben bei der Organisation des Projektes.

1.3

Ohne Ehrenamt geht es nicht

Das ehrenamtliche Engagement sorgt dafür, dass ältere Personen, Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder auch Menschen ohne eigenes Auto in ihrem gewohnten Umfeld zum Einkaufsmarkt, zum Arzt oder zur Apotheke gefahren werden können.

Der Bedarf nach diesen Fahrdiensten nimmt aufgrund der demografischen Entwicklung zu. Viele Bürgerinnen und Bürger können aus gesundheitlichen Gründen diese Wege nicht mehr selbstständig zurücklegen.

Für einen Bürgerbusverein bzw. eine Interessengruppe stehen insbesondere die soziale Ausrichtung sowie das Bedürfnis, mobilitätseingeschränkte Menschen zu unterstützen und ihnen so zu mehr Lebensqualität zu verhelfen, im Vordergrund.

Ein Bürgerbus lebt in erster Linie von den engagierten, ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern. Deshalb ist es wichtig, ihre Motivation zu kennen und den Einzelnen nicht zu überlasten. Eine gewisse Anzahl aktiver Mitstreiterinnen und Mitstreiter ist nötig, um die Dauerhaftigkeit und Verlässlichkeit zu gewährleisten. Das Engagement der Aktiven darf sich daher nicht nur auf die Gewinnung von Fahrgästen beschränken.

Die langfristige Bindung der Mitglieder an den Verein, die Notwendigkeit, regelmäßig neue Fahrerinnen und Fahrer zu finden, oder auch die Anerkennung des Engagements der einzelnen Beteiligten sind wichtige Aufgaben im laufenden Betrieb. Ein aktives Vereinsleben und eine öffentliche Würdigung der ehrenamtlichen Tätigkeit, beispielsweise über Berichte in der lokalen Presse oder Einladungen durch Lokalpolitikerinnen und Lokalpolitiker wie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister oder Landrätinnen und Landräte, stärken den Gemeinschaftssinn und die Motivation der Mitglieder.

1.4

Aufbau und Ziel dieser Broschüre

Von der Idee bis zur Umsetzung eines Bürgerbusvorhabens ist es ein weiter Weg. Es gibt vieles zu beachten, damit das Fahrdienstangebot attraktiv für die Nutzerinnen und Nutzer und dabei gleichzeitig für das Fahrpersonal sowie die Organisatorinnen und Organisatoren praktikabel und dauerhaft wirtschaftlich zu betreiben ist.¹



¹ Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. 2017, BürgerBusse in Fahrt bringen. Stationen auf dem Weg zum Bürgerbus. S. 4.

Mit dieser Broschüre „Bürgerbusse in Hessen“ möchte das Land Hessen allen Interessierten Hilfe und Antworten auf die vielen Fragen geben, denen die Akteurinnen und Akteure vor Ort immer wieder gegenüberstehen. Was müssen sie wissen, wenn sie einen Bürgerbus einrichten wollen? Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind zu beachten? Wer übernimmt die finanzielle Verantwortung? Mit dieser Broschüre soll ein Überblick über die Umsetzung eines Bürgerbusvorhabens gegeben werden.

Dabei gibt es nicht nur ein Bürgerbusmodell. Jedes Projekt wird vor Ort gestaltet und ist individuell. Diese Broschüre soll den Einstieg in den Prozess und die Beratung erleichtern und die Umsetzung vor Ort unterstützen.

1.5

Bürgerbusförderung des Landes Hessen

Nachfolgend wird die Förderung des Landes Hessen kurz dargestellt. In den weiteren Kapiteln des Leitfadens finden Sie konkrete Hinweise, die für die Förderung wichtig sind, farbig hinterlegt. Weitergehende Informationen zur Förderung des Landes Hessens mit allen benötigten Unterlagen und Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern finden Sie auch auf der Homepage der Landesstiftung Miteinander-in-Hessen.²

Was wird gefördert?

Das Land Hessen fördert Sachleistungen, dazu gehören Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Übernahme von Kosten für Schulungen und Trainings. Als Startkapital erhalten die Initiativen jeweils einen Kleinbus. Zudem ist die Beratung der Initiativen und Vereine Bestandteil der Förderung.

Wieso wird gefördert?

Neben dem regulären ÖPNV sowie den flexiblen Bedienungsformen (AnrufSammelTaxi, Rufbus) tragen auch Bürgerbusse zur Mobilitätssicherung in ländlichen Gebieten bei.

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass insbesondere die Fahrzeugbeschaffung eine sehr große Hürde bei der Einrichtung eines Bürgerbusbetriebs darstellt. Um ehrenamtlich Engagierten die Einführung und den Betrieb von Bürgerbussen zu erleichtern, fördert das Land Hessen Bürgerbuspro-

jekte in 2018 und 2019 insbesondere durch Sachleistungen sowie fachliche Beratung.

Voraussetzung für die Förderung ist ein Betriebskonzept. Zentrale Aspekte dieses Konzepts sind u.a. die erwartete Nutzung und Auslastung des Kleinbusses sowie die Nachhaltigkeit des Projekts.

Wohin wenden für die Förderung?

Zunächst können Vereine, Gruppen, Initiativen oder Kommunen ihr Interesse an der Einrichtung eines Bürgerbusses bekunden, indem Sie das Formular „Interessensbekundung“ ausfüllen und an die Landesstiftung Miteinander-in-Hessen senden.

Die Landesstiftung prüft in Abstimmung mit dem Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL), ob die grundsätzlichen Voraussetzungen zur Aufnahme in das Förderprogramm gegeben sind. Neben dem Engagement vor Ort ist dabei das ÖPNV-Angebot relevant. Im Anschluss findet ein Gespräch mit den Initiatorinnen und Initiatoren vor Ort statt und im Idealfall können die Arbeiten am Betriebskonzept (mit Unterstützung von Vertretern des Fachzentrums für Mobilität im ländlichen Raum und der Landesstiftung Miteinander-in-Hessen) beginnen. Auf Basis des Betriebskonzepts erfolgt die Entscheidung über die weitere Förderung.

Drei Schritte bis zur Erarbeitung Ihres Bürgerbuskonzeptes:

1. Interessensbekundung einreichen
 2. Überprüfung und Zustimmung über Landesstiftung, Fachzentrum und HMWEVL
 3. Erstes Treffen mit den Initiatoren vor Ort – Beginn mit der Erarbeitung eines Betriebskonzeptes. Die Landesstiftung unterstützt Sie von Beginn an.
-

² Informationen zum Bürgerbus <https://www.miteinander-in-hessen.de/aktuelles/foerderprogramm-buergerbus/>

2 Vorbereitung

2.1

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Einrichtung eines Bürgerbusses berührt je nach Ausgestaltung den Einflussbereich verschiedener Gesetze. Im folgenden Kapitel werden Sie mit den zentralen rechtlichen Fragestellungen vertraut gemacht.

2.1.1 Mit oder ohne Konzession?

Die zentrale Frage, die bei der Planung zur Einrichtung eines Bürgerbusbetriebes geklärt werden muss, ist, in welchem rechtlichen Rahmen der Betrieb erfolgen soll. Grundsätzlich bestehen hier zwei Möglichkeiten: ein Betrieb mittels einer Konzession nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie ein Betrieb ohne diese Konzession. Beide Varianten haben ihre Vor- und Nachteile, und auch ein Betrieb außerhalb des PBefG bedeutet nicht, dass kein Rechtsrahmen einzuhalten ist.

Der in Hessen empfohlene Weg ist derjenige ohne eine Konzession. Bürgerbusse, die mit einer Konzession betrieben werden, müssen die strengen Regeln des PBefG einhalten und ähneln aus diesem Grund sehr dem regulären ÖPNV. Der hessische Bürgerbus soll den ÖPNV jedoch ergänzen und grundsätzlich nicht parallel zum ÖPNV verkehren oder gar einen Ersatz für diesen darstellen. Die Regeln sind zudem ohne eine große Anzahl ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer und Organisatorinnen und Organisatoren kaum zu stemmen. **Diese Broschüre erläutert deshalb einen Bürgerbusbetrieb ohne Konzession nach PBefG. Auf dieses Modell ist auch die Förderung des Landes ausgelegt.**



Bürgerbusse, die außerhalb des PBefG verkehren, unterliegen ebenfalls Regeln:

Zwar dürfen diese generell ebenfalls einen eigenen Tarif erheben, jedoch dürfen die Einnahmen hieraus nicht die Betriebskosten der jeweiligen Fahrt übersteigen. Der Umfang der Betriebskosten wird dabei sehr restriktiv ausgelegt und ist in der Regel nicht kostendeckend. Um rechtliche Unsicherheiten zu vermeiden **wird daher empfohlen, auf die Erhebung von Fahrgeldern zu verzichten. Voraussetzung für eine Förderung ist der Verzicht auf das Erheben von Fahrgeldern.**

2.1.2 Fahrerlaubnisrecht

Einen weiteren Rahmen bei der Umsetzung bildet das Fahrerlaubnisrecht. Die meisten Ehrenamtlichen besitzen die Fahrerlaubnis der Klasse B (alt 3) und dürfen so Fahrzeuge mit bis zu 9 Sitzplätzen (8 Fahrgäste + Fahrer) und einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen im öffentlichen Straßenraum bewegen. Daher kommen bei Bürgerbussen in der Regel entsprechende Kleinbusse zum Einsatz.

Das bedeutet, die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer benötigen keinen Personenbeförderungsschein oder einen anderen Führerschein. **Wollen Sie die hessische Landesförderung abrufen, müssen die Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer allerdings die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (umgangssprachlich „kleiner Personenbeförderungsschein“ oder „kleiner P-Schein“) vorweisen.** Diese beantragen Sie bei Ihrer im Landkreis zuständigen Fahrerlaubnisbehörde. Hier können Sie auch die genauen Voraussetzungen für den Erwerb erfahren.

Für Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer bedeutet das lediglich eine regelmäßige Prüfung der gesundheitlichen Eignung. Eine Ortskundeprüfung oder Ähnliches wird nicht verlangt.

Üblicherweise benötigen Sie für die Beantragung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung:

- Ihren Personalausweis oder Reisepass,
 - den Nachweis der Fahrerlaubnis (i.d.R. Fahrerlaubnis Klasse B (alt 3)),
 - einen ärztlichen Nachweis ausreichenden Sehvermögens,
 - einen ärztlichen Gesundheitsnachweis (bei jedem zugelassenen Arzt erhältlich),
 - ein Zusatzgutachten hinsichtlich der psychischen Leistungsfähigkeit.
-

2.2

Welche Organisationsform ist die Richtige?

Nachdem der rechtliche Rahmen festgelegt wurde, muss eine passende Organisationsform gefunden werden. Für den Betrieb ist eine eigene Rechtspersönlichkeit erforderlich.

Über diese Rechtspersönlichkeit laufen die organisatorische Abwicklung des Verkehrs, z.B. das Anlegen eines eigenen Kontos oder Vereinbarungen mit Kommunen oder Sponsoren. Darüber hinaus ist eine Rechtspersönlichkeit erforderlich, um die Aktiven vor Haftungsrisiken – z.B. durch den Abschluss einer Versicherung – zu sichern.

Als Organisationsform bieten sich drei Modelle an:

1. Die Gründung eines neuen Bürgerbusvereines
2. Das Anknüpfen an bestehende Vereinsstrukturen
3. Eine Trägerschaft über die Kommune

Die Vorzüge und Nachteile der einzelnen Formen werden nachfolgend erläutert. **Im Rahmen der Fahrzeugförderung des Landes Hessen werden Vereinsmodelle und insbesondere die Anknüpfung an bestehende Vereinsstrukturen empfohlen. Bei Abgabe der Interessenbekundung bzw. Antragstellung für die Förderung eines Fahrzeuges muss nicht zwingend bereits ein Verein bestehen. Da nicht eingetragene Vereine nicht rechtsfähig sind, sollten Bürgerbusvereine allerdings die Form des eingetragenen Vereins (e.V.) wählen.**

2.2.1 Gründung eines neuen Vereins

Einen neuen Verein für den Zweck Bürgerbus zu gründen, ist erst einmal mit etwas Aufwand verbunden. Es sind mindestens sieben Mitglieder erforderlich, die zu einer Gründungsversammlung einberufen. Bei dieser Versammlung müssen zwei Hauptpunkte bearbeitet werden: das Durchführen von Wahlen und die Verabschiedung der Satzung. Die Satzung sollte u.a. den Vereinszweck, den Namen des Vereins, den Sitz des Vereins, usw. beinhalten. In der Gründungsversammlung wird außerdem der Vorstand gewählt. Der Vorstand meldet im Nachgang beim Vereinsregis-



ter/Registergericht den Verein an. Die Beglaubigung der Unterschriften des Vorstands erfolgt entweder durch die persönliche Vorlage der Ausweispapiere bei dem Vorsteher/der Vorsteherin des jeweiligen Ortsgerichts (§ 13 hessisches Ortsgerichtsgesetz) oder bei einer Notarin/einem Notar. Die Einbindung einer Notarin/eines Notares ist allerdings mit deutlich höheren Kosten verbunden. Mitglieder im Verein sind üblicherweise die Fahrerinnen und Fahrer sowie Organisatoren. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass die Gemeinden Mitglied werden. So kann beispielsweise auch über Mitgliedsbeiträge eine finanzielle Unterstützung erfolgen oder der Gemeinde kann ein Mitspracherecht bei der Ausgestaltung des Angebots eingeräumt werden. Nähere Informationen über die entsprechenden Möglichkeiten können Sie bei der Landesstiftung Miteinander-in-Hessen erhalten.

2.2.2 Anknüpfung an einen bestehenden Verein

Einfacher kann es sein, den Bürgerbus als zusätzlichen Zweck in einen bestehenden Verein zu integrieren. Häufig gibt es in einer Kommune Heimat-, Kultur- oder Verkehrsvereine, die sich bereits mit lokalen Projekten beschäftigen. Die Vereinssatzung müsste um den Zweck Bürgerbus ergänzt werden. Die bestehenden Vereinsmitglieder sollten natürlich Interesse an dem Betrieb eines Bürgerbusses haben. Es können sich aber auch neue Vereinsmitglieder um die Neuausrichtung des Vereins kümmern und hierzu auch einen neuen Vorstand wählen. Es ist in der Regel einfacher, aus einer bestehenden Struktur heraus zuverlässige und interessierte Mitglieder zu gewinnen und zu organisieren. Bestimmte Aufgaben und Funktionen sind zudem bereits durch erfahrene Mitglieder ausgefüllt.

2.2.3 Die Kommune als Träger

Der dritte Weg ist, die Organisation über die entsprechende Kommune als Rechtsträgerin aufzubauen. Die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sowie Organisatoren werden dabei juristisch betrachtet als „Helferinnen“ bzw. „Helfer“ im Auftrag der Kommune aktiv. Dafür erforderlich sind dokumentierte kommunale Beschlüsse. Entsprechend den Möglichkeiten

vor Ort können Kommunen auch gewisse organisatorische Tätigkeiten durch eigene Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter erledigen, etwa die telefonische Annahme von Fahrtwünschen.

2.2.4 Gemeinnützigkeit (nur Vereine)

Spezielle Anforderungen an die Gründung des Vereins und die Führung der Vereinsgeschäfte können sich aus dem Steuerrecht ergeben, sofern ein Verein Steuervergünstigungen beanspruchen möchte. Entsprechende Vergünstigungen werden insbesondere gemeinnützigen Vereinen gewährt.

Dies sind Vereine, deren Tätigkeit darauf gerichtet ist:

- in gemeinnütziger Weise die Allgemeinheit auf materiellem, geistigem oder sittlichem Gebiet selbstlos zu fördern (§ 52 AO),
 - in mildtätiger Weise hilfsbedürftige oder einkommensschwache Personen selbstlos zu unterstützen (§ 53 AO) oder
 - mit kirchlicher Tätigkeit die Religionsgemeinschaften des öffentlichen Rechts selbstlos fördern zu wollen (§ 54 AO).
-

Damit ein Verein von der Finanzverwaltung als gemeinnützig anerkannt wird, müssen Vereinssatzung und -tätigkeit besondere Anforderungen erfüllen, die in dieser Broschüre nicht im Detail dargestellt werden können. Die Voraussetzungen sind in den §§ 51 ff. der Abgabenordnung geregelt. Etwaige Fragen werden im Beratungs- und Begleitungsprozess zur Entwicklung eines Betriebskonzeptes gemeinsam mit Ihnen geklärt. Wir empfehlen jedoch in jedem Fall vor der Gründung eines Vereins mit dem zuständigen Finanzamt Kontakt aufzunehmen, um sicherzustellen, dass die Vereinssatzung die Anforderungen des Gemeinnützigkeitsrechts erfüllt.

Weiterhin hat die Landesehrenamtskampagne „Gemeinsam Aktiv“ der Hessischen Staatskanzlei ein breites Angebot an Informationen zu diesem Thema auf ihrer Homepage gestellt. Hier finden Sie Hilfestellung zu sämtlichen Vereinsfragen. Den Link finden Sie in der Fußzeile³. Auch offene Fragen zum Versicherungsschutz für ehrenamtlich Aktive in Hessen werden beantwortet.

³ LandesEhrenamtsagentur Hessen: <https://www.gemeinsam-aktiv.de/landesehrenamtsagentur>

2.3

Versicherungsschutz

Die wichtigste Versicherung eines Bürgerbus-Projektes ist die Kfz-Haftpflichtversicherung. Diese deckt alle Schäden ab, die vom Fahrzeug ausgehen, unabhängig von der Schuld des Fahrers. Weiterhin wird der Abschluss einer allgemeinen Haftpflichtversicherung empfohlen. Auch der Abschluss einer Unfallversicherung ist in Betracht zu ziehen.

Die Versicherungen müssen von den jeweiligen Eigentümerinnen oder Eigentümern der Fahrzeuge abgeschlossen werden. Ist der Bürgerbusbetrieb als Verein organisiert, ist dieser entsprechend Fahrzeug-eigentümer und Versicherungsnehmer.

Hessische Städte, Gemeinden und Landkreise versichern ihre ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer in der Regel über die GVV-Kommunalversicherung, was auch für die Fahrerinnen und Fahrer der Bürgerbusse sinnvoll ist. Selbst wenn eine Stadt oder Gemeinde nicht selbst Trägerin des Projektes ist, kann diese Versicherung für die Fahrerinnen und Fahrer abgeschlossen werden. Voraussetzung hierfür ist ein Beschluss vom Magistrat bzw. Gemeindevorstand, dass die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer des Bürgerbusvereins im Auftrag der Kommune eingesetzt sind.

2.4

Klärung der Ziele – Welche Probleme soll der Bürgerbus lösen?

Parallel zur Klärung der rechtlichen und organisatorischen Fragestellungen ist es sinnvoll, sich grundlegend mit dem eigenen Vorhaben und dessen Zielen auseinanderzusetzen.

Hierzu sollten Sie unter anderem Antworten auf die folgenden Fragen finden:

- Warum möchten wir einen Bürgerbus in unserer Kommune/Umgebung etablieren?
- Welche Probleme vor Ort könnte ein Bürgerbus lösen?

- Warum kann der konventionelle ÖPNV in diesem Gebiet diese Aufgabe nicht erfüllen?
- Wie müsste ein Angebot gestaltet werden, um die Probleme lösen zu können?
- In welchem Gebiet soll der Bürgerbus unterwegs sein?

2.5

Abschätzung des Fahrgastpotenzials

Vor der Einrichtung eines Bürgerbusses sollte der Mobilitätsbedarf im vorgesehenen Aktionsgebiet ermittelt werden. Im Vordergrund stehen dabei die Bestimmung der möglichen Zielgruppen, die anzufahrenden Ziele, die Zeitfenster an den Betriebstagen sowie die zu erwartende Nachfrage.

Folgende Fragen können dabei helfen:

- Welche Personengruppen kommen als Fahrgäste in Frage?
- Wo möchten die Fahrgäste hin – Ziel(e) der Fahrt?
- Wann möchten die Fahrgäste den Bus nutzen?

Klassischerweise binden Bürgerbusse umliegende Ortsteile an ein lokales oder regionales Zentrum an. Es muss festgestellt werden, wo eine Nachfrage besteht, die bislang nicht oder nur unzureichend vom ÖPNV bedient wird. Dabei sollen bestehende ÖPNV-Angebote in die Überlegung mit einbezogen werden. Oft kann durch eine Zubringerfunktion zu bestehenden Angeboten die Nachfrage gebündelt werden. Je besser sich die zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse bündeln lassen, umso sinnvoller ist die Einrichtung einer Bürgerbuslinie. Denn der Bürgerbus soll weder als Konkurrenz zum Taxi- und Mietwagenverkehr noch als Ersatz für bestehende ÖPNV-Linien fungieren. Er soll für bestimmte Zielgruppen als Ergänzung eingesetzt werden. Bitte bedenken Sie, dass Sie das Angebot zwar entsprechend den Interessen einiger Hauptzielgruppen entwickeln, aber grundsätzlich niemanden von der Beförderung ausschließen sollten.

Die Nachfrage kann z.B. über eine Haushaltsbefragung mit einem einfachen Fragebogen oder über das Einberufen einer Bürgerversammlung zu dem Thema ermittelt werden. In jedem Fall sollten die Bürger frühzeitig in die Überlegungen einbezogen werden, um die Akzeptanz und Bekanntheit des Projektes zu steigern.

Bei Beantragung der Fahrzeugförderung ist die Abschätzung des Potenzials Teil des Beratungs- und Begleitprozesses durch die Landesstiftung Miteinander-in-Hessen.

2.6

Fahrerinnen und Fahrer gewinnen

Der Einsatz von Fahrerinnen und Fahrern beim Bürgerbus erfolgt auf rein freiwilliger, ehrenamtlicher Basis. Daher muss sich gerade bei Initiativen mit einer eher „dünnen Personaldecke“ das Angebot eines Bürgerbusses auch danach richten, zu welchen Zeiten genügend Fahrer zur Verfügung stehen. Erfahrungsgemäß ist es am sinnvollsten, die Fahrten werktags für den Vormittag und den Nachmittag vorzusehen.

Zu dieser Zeit sind viele Personen bereit, ehrenamtlich zu fahren. Von deren Verfügbarkeit hängt auch die Anzahl der möglichen Betriebstage ab. Je häufiger der Bus wöchentlich fahren soll, umso mehr Fahrerinnen und Fahrer werden benötigt. Als grobe Orientierung gilt hier der Richtwert, dass pro Betriebstag im Monat je eine Fahrerin bzw. ein Fahrer benötigt wird. Für zwei Betriebstage in der Woche, etwa montags und donnerstags, werden in diesem Beispiel dann wenigstens acht Fahrerinnen bzw. Fahrer benötigt.

Um Fahrpersonal zu gewinnen, kann z.B. zu einer Bürgerversammlung eingeladen werden. Auch haben sich Aufrufe über die lokale Presse als erfolgreich erwiesen. Finden sich unter den Initiatorinnen und Initiatoren bereits Mitglieder anderer Vereine, kann dort versucht werden, Mitstreiterinnen und Mitstreiter zu gewinnen. Zudem besteht auch die Möglichkeit, das Thema in den entsprechenden lokalen politischen Gremien einzubringen und die Prozesse der politischen Willensbildung als Multiplikator zu nutzen.



2.7

Angebotskonzepte

Aus der Nachfrageabschätzung und nach Berücksichtigung der Verfügbarkeit von Fahrerinnen und Fahrern ergibt sich die Grundlage für ein Angebotskonzept. Hier wird festgelegt, wie genau der eigentliche Betrieb erfolgen soll, etwa an welchen Tagen der Bus unterwegs sein soll, ob nach einem Fahrplan oder auf Abruf verkehrt wird oder ob Haltestellen oder die Haustür der Fahrgäste und Zielorte angefahren werden.

Die mit Abstand wichtigste und größte Zielgruppe werden vermutlich Seniorinnen und Senioren sein. Zu den gewünschten Zielen vieler Fahrgäste gehören zumeist Einkaufsmöglichkeiten, Behörden und Arztpraxen.

Bestehende Bürgerbusse zeigen, dass sich Fahrten am Vormittag und am Nachmittag bewährt haben. Sowohl die Anzahl der Betriebstage als auch die Anzahl verschiedener Linienführungen ist dabei jedoch sehr unterschiedlich. Die große Stärke des Bürgerbusses liegt in seinem Gestaltungsspielraum. Die konkrete Ausgestaltung hängt stark mit der Ver-

fügbarekeit ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer zusammen, aber auch mit dem Fahrgastpotenzial und dem lokalen Bedarf.

Die Mindestanforderung für eine Förderung durch das Land Hessen liegt bei zwei Betriebstagen mit jeweils vier Betriebsstunden pro Woche.

2.7.1 Reguläre oder flexible Bedienung?

Nach Erstellung des grundlegenden Angebotskonzeptes (Betriebszeiten) muss geklärt werden, wie flexibel das Angebot gestaltet werden soll. Die Bandbreite der Gestaltungsmöglichkeiten reicht dabei vom regulären Betrieb mit Haltestellen und festem Fahrplan bis hin zur völlig flexiblen Bedienung einer definierten Fläche von Haustür zu Haustür und nach entsprechender Anmeldung eines Fahrtwunsches. Alle Varianten haben ihre Vor- und Nachteile und ermöglichen es, einen Bürgerbus genau an alle lokalen Verhältnisse anzupassen. Fahrplangebundene Systeme benötigen eine intensivere Ausarbeitung eines funktionierenden Fahr- und Einsatzplans, je nachdem wie viele Linien eingerichtet werden und wie viele Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen entsprechend mehr oder weniger. Bei Bürgerbussen ist üblicherweise nur ein Fahrzeug im Einsatz, und die Anzahl der Linien ist üblicherweise niedrig, daher

hält sich der Aufwand hier in Grenzen. Vorteil eines festen Fahrplans ist der im laufenden Betrieb geringe Dispositionsaufwand. Dieser beschränkt sich auf Möglichkeit zur Anmeldung von Fahrtwünschen, falls ein Rufbussystem installiert wird. Die wichtigsten Vor- und Nachteile der Varianten finden Sie in den folgenden Tabellen⁴.

Entschließen Sie sich im Angebotskonzept für einen Linienverkehr, so werden anschließend die Linienvorschläge erarbeitet. Bei Beantragung der Förderung werden diese mit dem Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum und ggf. mit der lokal zuständigen Nahverkehrsorganisation abgestimmt.

Die geplante Linie muss dabei nicht zwangsläufig die klassische eindimensionale Form – hin und zurück – haben. Beispielsweise kann auch in Form einer Ringlinie verkehrt werden. Ein wichtiger Punkt dabei ist allerdings, die Dauer einer Fahrt auf maximal eine Stunde zu begrenzen. Müssen weitere Ortschaften angebunden werden, welche innerhalb dieser Stunde nicht erreicht werden können, so ist die Einrichtung einer zweiten Linie in Betracht zu ziehen. **In jedem Fall muss bei der Linienplanung beachtet werden, dass keine Fahrten parallel zu den bestehenden Bus- und Bahnlinien eingerichtet werden.** Die Bürgerbuslinie sollte, wenn möglich, mit dem Bahnhof oder Busbahnhof/Umsteigehalt verknüpft werden.

⁴Die Tabellen sind an die speziellen Anforderungen von Bürgerbussen angepasst, entlehnt aus dem Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV des BMVBS. Weiterführendes Wissen zu diesem Thema finden Sie auch unter folgendem Link: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanung-Neu.pdf

	Betreiberperspektive		Fahrgastperspektive	
	Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
Haltestellenbedienung	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Dispositionsaufwand • Haltestellen sind werbewirksam (Sichtbarkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> • begrenztes Einzugsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung wie beim ÖPNV gewohnt 	<ul style="list-style-type: none"> • je nach Haltestellendichte evtl. kein Komfortgewinn durch kürzere Zu- und Abgangswege
Haustürbedienung	<ul style="list-style-type: none"> • maximales Einzugsgebiet erschließt alle potenziellen Kundinnen und Kunden 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Dispositionsaufwand • geringe Bündelungsfähigkeit • dadurch ggf. stark verlängerte Fahrzeiten • Hoher Marketing- und Informationsaufwand zur Überwindung der Zugangsbarrieren 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Komfort durch kurze bzw. entfallende Wege zum/vom Fahrzeug • hohes Sicherheitsempfinden • FahrerIn/Fahrer kann ggf. beim Tragen von Einkäufen unterstützen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeitverlängerung für alle Fahrgäste (bei Sammlung) • Anmeldung des Fahrtwunsches notwendig (Hemmnis)

Tabelle 1: Stärken und Schwächen der Haltestellen- und Haustürbedienung

	Betreiberperspektive		Fahrgastperspektive	
	Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
Fahrplanbindung	<ul style="list-style-type: none"> • einfache Planung von Fahrten und Fahrzeugbedarf • geringer zusätzlicher Dispositionsaufwand • keine technische Zusatzausstattung nötig • gewisse Bündelungsfähigkeit der Mobilitätsbedürfnisse <p>> „relativ“ wirtschaftlicher Betrieb möglich</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Verwandtheit zum klassischen ÖPNV und größere Vertrautheit der Fahrgäste zum System bleibt erhalten <p>> geringe Zugangshemmnisse zum System</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Abweichungen von im Fahrplan genannten Fahrtzeiten möglich <p>> Fahrgäste können sich nicht zu 100 Prozent auf die Abfahrtszeiten verlassen</p>
Ohne Fahrplanbindung	<ul style="list-style-type: none"> • hohes Maß an individuellem Service <p>> intensive Kundenbindung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • erschwert Planbarkeit von Fahrten • Hoher Dispositionsaufwand beim Versuch der Bündelung von Verkehren 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Komfort durch individuell mögliche Zeitplanung • Zusätzlicher Komfortgewinn durch Fahrtzeitverkürzung gegenüber dem Linienverkehr <p>> Fahrt wird auf direktem Weg vom Start zum gewünschten Ziel durchgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • mögliche Zugangshemmnisse für den Fahrgast durch Abkehr von „vertrauter“ ÖPNV-Struktur • Teilweise Verringerung des Komfortgewinns durch erforderliche lange Voranmeldezeiten (aufgrund des höheren Dispositionsaufwandes)

Tabelle 2: Stärken und Schwächen der Fahrplanbindung

Bei der Fahrplangestaltung sollten Sie sich entscheiden, ob es einen festen Fahrplan geben soll, ein Rufbusangebot oder eine Mischform aus beidem. Bei einem festen Fahrplan wird jede Haltestelle zu einer festen Zeit immer angefahren. Bei einem Rufbusangebot gibt es zwar auch einen Fahrplan, dieser wird aber nur abgefahren, wenn der Fahrgast seinen Fahrtwunsch frühzeitig vorher tele-

fonisch angemeldet hat. So können unnötige Leerfahrten vermieden werden. Der Bürgerbus fährt dann nur nach Bedarf. Für die telefonische Anmeldung muss auf dem Fahrplan eine Telefonnummer hinterlegt sein. Der Telefondienst kann von den Bürgerbusfahrerinnen und -fahrern selbst oder von anderen Akteuren übernommen werden.

2.7.2 Haltestellen- und Haustürbedienung

Wesentliche Frage bei der Linienführung sind die Haltestellen, die durch den Bürgerbus bedient werden sollen. Grundsätzlich ist auch ein System ohne feste Haltestellen denkbar, allerdings stellen diese auch ein wichtiges Kommunikationsmedium dar, welches den Bürgerbus für die Öffentlichkeit sichtbar macht. Gerade zentrale Einrichtungen sollten daher mit festen Haltestellen versehen werden. Dabei können nach Rücksprache mit Ihrer lokalen Nahverkehrsorganisation auch Haltestellen des regulären ÖPNV mitgenutzt werden. Fehlen hier an wichtigen Einrichtungen Haltestellen, beispielsweise am Supermarkt, kann hier eine neue Haltestelle für den Bürgerbus entstehen. Wenn der Bürgerbus in die Fahrplanauskunft integriert werden soll, sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, bei denen Sie das Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum unterstützen kann.

Weiterhin sollte geklärt werden, ob der Bürgerbus eine Haustürbedienung zulässt. Wenn ja, sollte das auf den Fahrplänen entsprechend erläutert werden. Wird eine Haustürbedienung angeboten, ist in der Regel eine frühzeitige telefonische Anmeldung nötig.

2.8

Fahrzeugbeschaffung

Die Fahrzeugbeschaffung stellt viele Initiativen vor eine große Herausforderung. Welches Fahrzeugmodell ist am besten geeignet? Muss es ein Kleinbus sein, oder kann es auch ein großes Kombifahrzeug oder ein Van sein? Welcher Hersteller bietet das interessanteste Modell?



Meist reichen die finanziellen Mittel aber ohnehin nur für den Erwerb eines gebrauchten Fahrzeugs, sodass die Auswahlmöglichkeiten eingeschränkt sind. Gegebenenfalls besteht die Möglichkeit, ein Fahrzeug der Kommune zu nutzen.

Von diesem erheblichen Problem möchte das Land Hessen die Bürgerbusvereine entlasten und stellt daher durch die Landesförderung nach Vorlage, Prüfung und Genehmigung eines Betriebskonzeptes ein Fahrzeug (Kleinbus) zur Verfügung. So verbleibt bei dem Verein oder der Kommune vor allem die Aufgabe, sich intensiver Gedanken über die Ziele und Zielgruppen des Bürgerbusprojektes zu machen (siehe Kapitel 3.5).

2.9

Sponsoren und Unterstützer suchen

Für den laufenden nachhaltigen Betrieb Ihres Bürgerbusses sind Sponsoring und weitere finanzielle Unterstützung von großer Bedeutung. Die laufenden Kosten müssen durch eigene Mittel gedeckt werden. Da Fahrgeldeinnahmen als Einnahmequelle nicht möglich sind, müssen anderweitig Mittel für den Unterhalt, aber auch für eine zukünftig notwendige Neubeschaffung eines Fahrzeugs erwirtschaftet werden.

Eine Möglichkeit können hier Spenden der Fahrgäste sein. Allerdings ist von Spenden im Fahrzeug abzuraten, da hier die rechtliche Grenze zwischen Fahrgeld und Spende verschwimmen könnte. Alternativ kann ein Spendenkonto eingerichtet werden oder nach Abstimmung eine Spendenbox bei einem der vom Bürgerbus avisierten Ziele aufgestellt werden. Generell hat sich gezeigt, dass die Fahrgäste sehr spendenbereit sind, da diese das Angebot sehr zu schätzen wissen. Gemeinnützige Vereine dürfen zudem Spendenquittungen ausstellen.

Sprechen Sie örtliche Händlerinnen und Händler oder Unternehmerinnen und Unternehmer direkt an. Häufig ist die Bereitschaft, lokale Projekte zu unterstützen, sehr hoch. Die Unterstützenden können beispielsweise auf dem Bürgerbus als Werbepartnerin bzw. Werbepartner auftreten sowie auf Flyern und Fahrplänen abgedruckt werden.

3 Umsetzung und Betrieb



3.1

Busfahren im Verein

Von großer Bedeutung für den Betrieb eines Bürgerbusses ist eine zuverlässige Organisationsstruktur bzw. ein eigener Verein. Der enge Zusammenhalt und die effiziente Organisation der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sind wichtig für das Gelingen und das nachhaltige Betreiben des Bürgerbusses.

Die Vereinsform hat vor allem den Vorteil, die einzelnen Mitglieder vor persönlicher Haftung zu schützen. Darüber hinaus ist es in vielen Bürgerbusvereinen gerade das Vereinsleben, das die Fahrerinnen und Fahrer motiviert. Viele Vereine organisieren jährlich ein Fest als Dankeschön für die ehrenamtlichen Engagierten.

3.2

Vereinstätigkeiten und Motivation

Bei Ihrem Vorhaben sollten die Verantwortlichkeiten auf eine ausreichende Zahl von Schultern verteilt werden, da das ehrenamtliche Engagement mit Freude und Spaß einhergehen soll und nicht als Belastung empfunden werden darf.

In jedem Fall ist es sinnvoll, die Kommunalverwaltung frühzeitig einzubinden. Wenn eine Kommune den Bürgerbus nicht finanziell oder organisatorisch unterstützen kann, sollte das Projekt zumindest ideelle Unterstützung erfahren. Dies kann sich etwa dadurch äußern, dass dem Bürgerbusverein erlaubt wird, eine Spendenbox in öffentlichen Gebäuden aufzustellen oder Werbeplakate in öffentlichen Gebäuden zu platzieren. Es ist sehr hilfreich, wenn eine Kommune beispielsweise Räume für den Verein kostenfrei oder vergünstigt und/oder einen Stellplatz für den Bus zur Verfügung stellt.

Der Bürgerbusverein muss kontinuierlich nach neuen Mitgliedern suchen, da die Fluktuation bei ehrenamtlichen Bürgerbusfahrerinnen und -fahrern hoch sein kann. Anfängliche Fahrsicherheitstrainings und die finanzielle Unterstützung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung können bei der Neugewinnung von Fahrpersonal helfen. Die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings wird unbedingt empfohlen! **Der Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sowie Fahrsicherheitsschulungen, werden im Falle einer Fahrzeugförderung durch das Land ebenfalls bezuschusst.**

Regelmäßig wiederkehrende gemeinsame Aktionen, etwa durch einen gemeinsamen Werbestand auf einem Gemeindefest, können den Zusammenhalt untereinander fördern. Der Kreativität sind hier keine Grenzen gesetzt.

3.3

Finanzen und Förderung

Der Bürgerbus soll als Geschäftsmodell langfristig Bestand haben. Dazu ist es erforderlich, zusätzlich zur Anschubfinanzierung (Fahrzeug = Anschubfinanzierung) Einnahmen über Spenden, Mitgliedsbeiträge und Werbung zu generieren.

Das dem Förderprogramm zugrundeliegende Modell lässt Fahrgeldeinnahmen für die jeweiligen Fahrten grundsätzlich nicht zu. Allerdings bestehen durchaus weitere Möglichkeiten, um eine dauerhafte Finanzierung und die in Zukunft notwendige Ersatzbeschaffung eines Busses gewährleisten zu können. Eine nachhaltige Finanzierung kann beispielsweise durch einen weiteren Nutzungszweck gesichert werden. Jede Änderung des Einsatzes des Busses bedarf zwingend einer Überarbeitung des Betriebskonzeptes und der damit einhergehenden Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.

Zusätzlicher Nutzungszweck: Carsharing

Eine derzeit noch wenig erprobte und innovative Variante bietet etwa die Möglichkeit, den Kleinbus außerhalb der Betriebszeiten als Bürgerbus in ein Carsharing-System zu integrieren. Als mögliche Option kann demnach der Bürgerbus als Carsharing-Fahrzeug auch anderen Personen zur Verfügung gestellt werden. Die Einnahmen aus dem Carsharing kommen dem Bürgerbusprojekt zugute. Das Carsharing würde zusätzlich andere Zielgruppen ansprechen, wie z.B. Familien oder Haushalte mit nur einem Pkw, aber auch Touristinnen und Touristen, die für ein paar Stunden ein Fahrzeug für einen Ausflug benötigen. Die Carsharing-Technik nachträglich einzubauen bedeutet nur einen geringen Aufwand. Die Kosten liegen unter 1.500 Euro/Fahrzeug, ähnliche Projekte existieren bereits. Das Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum bietet dazu weitere Informationen an.

Die Finanzierung eines Bürgerbusprojektes umfasst nicht nur die Anschaffung eines geeigneten Busses. Im laufenden Betrieb fallen neben den Kosten für Kraftstoff und Reinigung auch Wartungs- und Instandhaltungskosten an. **Das Land Hessen möchte die hessischen Bürgerbusprojekte in Form von Sachleistungen -wie etwa der Fahrzeugbereitstellung- sowie einem begleitenden Beratungsangebot unterstützen. Um die Förderung für Ihr Vorhaben zu beantragen, muss die Finanzierung mittels eines Finanzplanes genau kalkuliert werden. Dieser Plan muss vor allem die nachhaltige Finanzierung des Projektes darlegen. Denn das Land Hessen unterstützt jedes Projekt nur einmalig. Der Bürgerbus muss sich also nach der Anschubfinanzierung durch das Land selbst tragen können.**

Als Möglichkeiten zur Generierung von Einnahmen bieten sich an:

- Vermarktung von Sponsorenflächen auf dem Bürgerbus,
- Vermietung des Bürgerbusses an örtliche Vereine;
- Sammeln von Spenden,
- Mitgliedsbeiträge (Die Mitgliedschaft kann keine Voraussetzung für die Mitfahrt sein!),
- Bürgerbus als Carsharing-Fahrzeug anbieten.

Zudem gewährt das Land Hessen Unterstützung in Form von Beratung und Sachleistungen etwa Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Über-

nahme von Kosten für Schulungen und Fahrtrainings für die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer im Rahmen des Starts des Bürgerbusprojektes.

3.4

Das Fahrzeug und der Fahrzeugunterhalt

Acht Sitzplätze – zuzüglich des Sitzes für das Fahrpersonal – darf ein Bürgerbus aufweisen, um mit dem Führerschein der Klasse B (alt 3) gefahren werden zu können. Grundsätzlich sind je nach Bedarf auch kleinere Fahrzeuge denkbar, in der Praxis finden sich allerdings meistens entsprechende Kleinbusse. Die Förderung des Landes Hessen umfasst ebenfalls ein Fahrzeug dieser Klasse.

Das Angebot der Bürgerbusse richtet sich in der Regel an mobilitätseingeschränkte Personen. Ideal sind daher Fahrzeuge, die durch Anpassungen im Einstiegsbereich ein bequemes Zusteigen ermöglichen. Hierzu gehören eine Trittstufe an den Schiebetüren und Haltegriffe für den Einstieg. Eine vollständige Barrierefreiheit kann allerdings leider nicht gewährleistet werden. Selbstverständlich können Gehhilfen mitgenommen werden, und selbstverständlich können die Fahrerinnen und Fahrer den Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen behilflich sein. Die Freiheit des Bürgerbusses ermöglicht gar die Unterstützung beim Tragen von Einkäufen und eine Begleitung der Fahrgäste von bzw. zur Haustür. Ein Bürgerbus sollte durch eine entsprechende Aufschrift erkennbar sein. Das erleichtert auch die Vermarktung von Werbeflächen auf dem Fahrzeug. Die Bürgerbusse, welche das Land Hessen fördern wird, sind bereits entsprechend erkennbar beschriftet und bieten zusätzliche Flächen für benötigte Werbeauftritte von Sponsoren. Bei einer Neuanschaffung von Fahrzeugen sollte neben den bereits genannten Installationen für die Fahrgäste auf eine gewisse Mindestausstattung sowie den Einsatz der neuesten umweltfreundlichen Motorentechnik geachtet werden. Empfohlen wird die Ausrüstung der Fahrzeuge mit einer Einparkhilfe hinten sowie ergänzend optional einer Rückfahrkamera, einem Navigationssystem, einer Klimaanlage, einer Standheizung, einem System zur Fahrzeugortung in Echtzeit und selbstverständlich einer ausreichenden Anzahl Airbags. Diese Anforderungen werden bei den vom Land Hessen bereitgestellten Fahrzeugen eingehalten.

3.5

Integration in die Fahrplanauskunft?

Wenn Sie einen fahrplangebundenen Bürgerbusverkehr betreiben, sollte dieser in die Fahrplanauskunft der Verkehrsverbände integriert werden. Einige Bürgerbuslinien sind in Hessen bereits über die Auskunft abrufbar. Bürgerbusbetriebe im Gebiet des Odenwaldes oder in Nordhessen sollen auch in die dortigen Ridesharing-Projekte „garantiert mobil“ und „Mobilfalt“ integriert werden.

Es besteht auch die Möglichkeit, einen Bedarfsverkehr, der vorab telefonisch bestellt werden muss, in die Fahrplanauskunft zu integrieren. Die Telefonnummer und die Voranmeldezeit können als Hinweis bei dieser Bürgerbuslinie hinterlegt werden, so wie es z.B. bei AnrufSammelTaxis oder Rufbussen bereits der Fall ist.

Bei Fragen bezüglich der Integration Ihres Fahrplans in die Verbindungsauskunft können Sie sich mit dem Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum in Verbindung setzen.

3.6

Abrechnung und Statistiken

Wenn ein Bürgerbus ohne Konzession keine Fahrgeldeinnahmen generiert, muss auch keine Abrechnung oder Einnahmeverteilung erfolgen. Die Bürgerbus-Akteure sollten allerdings Buch führen über Ausgaben (Kraftstoff, Reparaturen, Versicherung usw.) und Einnahmen (Spenden, Vermietung, Mitgliedsbeiträge, Sponsoring). Ein konzessionierter Bürgerbus hat hingegen eine Abrechnungs- und Buchhaltungspflicht.

Bei einer Förderung durch das Land Hessen ist das kontinuierliche Erfassen und Dokumentieren des Betriebs und der Fahrgastzahlen zwingend erforderlich. Diese Statistik gibt eine wichtige Übersicht über die Entwicklung eines Bürgerbusprojektes. Bei anhaltender geringer Nachfrage kann eine Anpassung des Fahrplans oder Linienvverlaufs hilfreich für eine bessere Nutzung sein. Im Rahmen der Förderung ist eine jährliche Übermittlung der Zahlen an die Landesstiftung Miteinander-in-Hessen und das Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum erforderlich.

3.7

Marketing

Damit entsprechend viele Menschen das Bürgerbusangebot kennen und nutzen, sind verschiedene Marketingmaßnahmen notwendig.

Eine gute Kommunikation zum Bürgerbus in Ihrer Kommune ist wesentlich. Dies gilt zunächst für die Phase der Projektentwicklung, aber auch für den laufenden Betrieb. Wer ein solches Projekt plant, sollte schon zu Beginn alle Bürgerinnen und Bürger und wichtige Organisatorinnen und Organisatoren (z.B. Seniorinnen- und Seniorenrat) einbeziehen. Ein Bürgerbus lebt von der Akzeptanz und vom Zuspruch der Bürgerinnen und Bürger. Es müssen Unterstützerinnen und Unterstützer und vor allem Fahrgäste gewonnen werden. Um die Idee bekannt zu machen, empfiehlt es sich, wie oben bereits erwähnt, Versammlungen für Bürgerinnen und Bürger zu veranstalten, Flyer herauszugeben, Plakate an Haltestellen anzubringen oder sich mit Informationsständen bei örtlichen Veranstaltungen zu präsentieren. Im Falle einer Fahrzeugförderung durch das Land Hessen werden hier ebenfalls entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt.

Ganz wichtig ist es, im persönlichen Gespräch den Bürgerbus immer wieder vorzustellen. Gehen Sie vor allem auf ältere Menschen direkt zu und erklären das Angebot. Eine besondere Reichweite erzielen bestehende Bürgerbusse über die Berichterstattung in der lokalen Presse. Dazu gehört auch ein regelmäßiger Hinweis auf das Angebot im örtlichen Mitteilungsblatt mit Fahrplan und Kontaktpersonen. Zudem sollten die Bürgerbus-Akteure dafür sorgen, dass es regelmäßig Anlässe gibt, über die es sich zu berichten lohnt, z.B. der 1000. Fahrgast, die ersten 10.000 gefahrenen Kilometer, neue Mitglieder im Fahrerteam oder die Einweihung eines neuen Fahrzeuges. Auch ein Informationsstand bei lokalen Festen, Märkten und Gewerbeschauen kann Aufmerksamkeit erzeugen, um neue Fahrgäste, Mitglieder und Sponsorinnen und Sponsoren zu gewinnen.

Der Bürgerbus, der vom Land Hessen gefördert wird, erhält eine Kennzeichnung mit Schriftzug und einem Logo, damit er bereits von Weitem als solcher zu erkennen ist und so bei jeder Fahrt für sich selbst wirbt, es bleibt jedoch selbstverständlich immer noch genügend Fläche für Sponsorinnen und Sponsoren frei.

4 Fachliche Unterstützung

4.1

Organisatorische Betreuung der Fördermaßnahme

Landesstiftung Miteinander-in-Hessen

<https://www.miteinander-in-hessen.de/>

Weidenbornstr. 8a
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611 79 01-210
E-Mail: info@stiftung-mih.de

4.2

Planerische und verkehrliche Fragen (nicht nur) zur Fördermaßnahme

Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum

<https://www.mobileshessen2020.de/fmlr>

c/o RMV und NVV
House of Logistics and Mobility (HoLM)
Bessie-Coleman-Straße 7
60549 Frankfurt am Main
Telefon: 06192 294-238
oder 0561 709 49-65
E-Mail: fmlr@mobileshessen2020.de



Impressum

Mai 2018

Herausgeber:

Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum
c/o RMV und NVV
House of Logistics and Mobility (HoLM)
Bessie-Coleman-Straße 7
Gateway Gardens
60549 Frankfurt am Main
E-Mail: fmlr@mobileshessen2020.de

Die Autorinnen und Autoren:

Dr. Carolin Röhrig
Karsten Krause
Martin Weißhand
Peter Blöcher

Unterstützt durch:

Dr. Klaus Dapp, Dr. Stefan Groer
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung,
Referat ÖPNV, Nahmobilität

Martin Gehl, Sascha Sauter
Landesstiftung Miteinander-in-Hessen

Im Rahmen der Offensive
„LAND HAT ZUKUNFT – Heimat Hessen“
Landhatzukunft.hessen.de

Fotos und Grafiken:

Kai Bosch
Fachgruppe Neue Mobilität der Frankfurt University
of Applied Sciences
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

Fachzentrum

für Mobilität im ländlichen Raum

