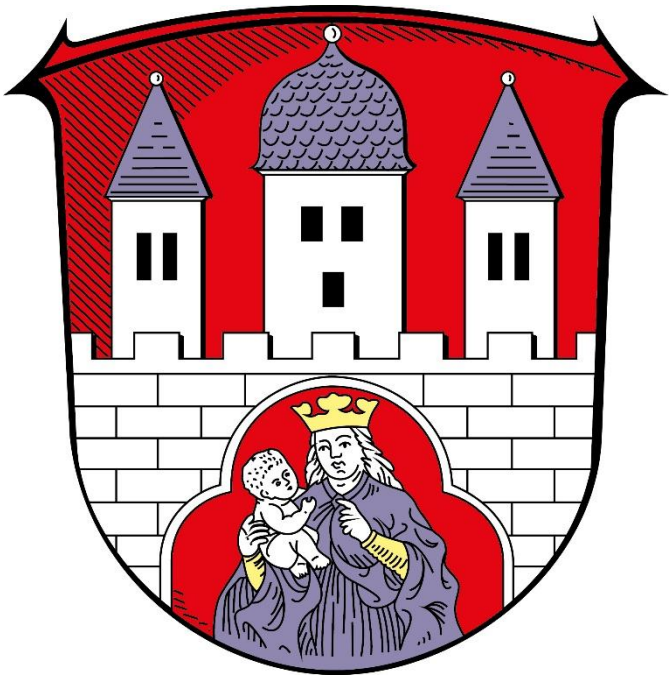


Prüfung der rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Umsetzbarkeit der Anschaffung und des Betriebs eines Bürgerbusses als Alternative zum bisherigen Kindergartenbus

Stand 16.09.2026

Verfasser: Steffen Wenzel

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 3
1.1 Sachstand Kindergartenbus vom 05.07.2026 3
1.2 Beschlusslage mit Stand vom 05.07.2026 4
1.3 Ziel der Prüfung 4
2 Rechtliche und versicherungsrechtliche Rahmenbedingungen 5
2.1 Kinderbeförderung 5
2.2 Fahrer / Begleitperson 6
2.3 Haftung und Versicherung 6
3 Wirtschaftlichkeit und Nutzen 7
3.1 Kostenvergleich Kindergartenbus / Bürgerbus 7
3.2 Beschaffungsvarianten und Fahrzeugkosten 7
3.3 Zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten 8
4 Fördermöglichkeiten 9
4.1 Bürgerbusförderung 9
4.2 Weitere Förderprogramme 9
5 Personal- und Betriebskostenkonzept 10
5.1 Ehrenamt / Mini- oder Midi-Job / Festanstellung 10
5.2 Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer 10
5.3 Mini- oder Midijob 11
5.4 Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung 12
5.5 Organisation, Einsatz- und Tourenplanung 13
5.6 Wartung, Betriebskosten und Verwaltung 15
5.7 Ladeinfrastruktur und Unterbringung der Fahrzeuge 15
6 Gegenüberstellung 16
6.1 Kosten 16
6.2 Chancen 18
6.3 Risiken 18
7 Verwendete Unterlagen und Auskünfte 20

1 Ausgangslage

1.1 Sachstand Kindergartenbus vom 05.07.2026

In der Sitzung des Magistrats vom 27.04.2026 wurde die Verwaltung damit beauftragt, zur besseren Einschätzung der finanziellen Auswirkungen eine Markterkundung für den Bus-Transfer der Kindergärten durchzuführen.

Der Kindergartenbus wird bereits seit vielen Jahren durch die Stadt Trendelburg angeboten. Die Entstehung dieses Beförderungsangebotes ist insbesondere vor dem Hintergrund der hessischen Gebietsreform Anfang der 1970er Jahre zu betrachten. Mit dem Zusammenschluss der ehemals selbstständigen Gemeinden Trendelburg, Deisel, Eberschütz, Friedrichsfeld, Gottsbüren, Langenthal, Sielen und Stammen zur Stadt Trendelburg wurden auch verschiedene örtliche Angebote und Einrichtungen neu organisiert.

Im Bereich der Kinderbetreuung wurden mit den Kindergärten in Deisel und Sielen zentrale Betreuungsstandorte geschaffen. Aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Stadtgebietes und der seinerzeit deutlich eingeschränkteren individuellen Mobilität der Familien wurde zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Einrichtungen ein Kindergartenbus eingerichtet. Dieser übernahm die Beförderung der Kinder aus den einzelnen Stadtteilen zu den jeweiligen Kindergärten und zurück.

Die Rahmenbedingungen haben sich seit Einführung des Kindergartenbusses verändert. Insbesondere die individuelle Mobilität der Familien ist heute deutlich höher. Das Beförderungsangebot wurde dennoch über die Jahre fortgeführt und stellt bis heute ein zusätzliches Angebot der Stadt Trendelburg dar.

Derzeit nutzen insgesamt ca. 31 von rund 150 Kindern das Angebot des Bus-Transfers. Hiervon entfallen durchschnittlich ca. 18 Kinder auf den Kindergarten Deisel sowie ca. 13 Kinder auf den Kindergarten Sielen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil der Kinder über die Mittagszeit hinaus in den Kindergärten verbleibt, sodass eine höhere Auslastung des Bus-Transfers nur bei den morgendlichen Hinfahrten gegeben ist. Bei den Rückfahrten ist nach derzeitiger Einschätzung von einer durchschnittlichen Nutzung durch ca. 10 bis 12 Kinder auszugehen. Aktuell liegen die jährlichen Aufwendungen für das eingesetzte Busunternehmen bei ca. 70.000,00 EUR brutto. Künftig ist mit jährlichen Kosten von mindestens 160.000,00 EUR brutto zu rechnen. Das ergibt eine Kostensteigerung im ersten Jahr von rund 129 %. Dabei ist zu zusätzlich berücksichtigen, dass die Unternehmen i.d.R. nur an Verträgen mit mindestens 5-jähriger Laufzeit interessiert sind.

Für das laufende Haushaltsjahr 2026 wurde seitens der Verwaltung bereits ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 30.000,00 EUR für den Bus-Transfer berücksichtigt, sodass nach Genehmigung des Haushaltes insgesamt Haushaltsmittel in Höhe von 100.000,00 EUR zur Verfügung stehen würden.

Der vorgenannten Mittelanmeldung lag jedoch lediglich eine verwaltungsseitig geschätzte Preissteigerung von ca. 43 % zugrunde. Unter Berücksichtigung der nunmehr vorliegenden Preisindikationen stellt sich die Kostensituation für das Haushaltsjahr 2026 wie folgt dar:

Eingeplantes Budget:	100.000,00 EUR
Kosten aktuell bis 31.07.2026	41.000,00 EUR
Kosten ab 01.08.2026-31.12.2026	66.700,00 EUR
Voraussichtlicher Mehraufwand HH 2026:	7.700,00 EUR

Ab dem Haushaltsjahr 2027 wären entsprechend der aktuellen Preisindikationen Haushaltsmittel in Höhe von mindestens 160.000,00 EUR jährlich einzuplanen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass ein Vergabeverfahren in der vorgenannten Größenordnung ohne genehmigten Haushalt grundsätzlich nicht durchgeführt werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist seitens der Stadtverordnetenversammlung ein Grundsatzbeschluss zu fassen, ob der Bustransfer unter diesen finanziellen Voraussetzungen weitergeführt werden soll.

1.2 Beschlusslage mit Stand vom 05.07.2026

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

Die Durchführung eines Vergabeverfahrens für den Bus-Transfer der Kindergärten anhand der bisherigen Kriterien soll nicht vorgenommen werden. Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob die Anschaffung und der Betrieb eines Bürgerbusses (9-Sitzer) als Alternative zum bestehenden Kindergartenbus rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch umsetzbar ist.
Im Rahmen der Prüfung sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Rechtliche und versicherungsrechtliche Rahmenbedingungen
    - Zulässigkeit der Nutzung für Kinderbeförderung
    - Haftungs- und Versicherungsfragen

2. Wirtschaftlichkeit und Nutzen
    - Vergleich der aktuellen und künftigen Kosten des bestehenden Kindergartenbusses mit einem Bürgerbusmodell
    - Prüfung zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten (z. B. ergänzende Bürgerfahrten)

3. Fördermöglichkeiten
    - Ermittlung möglicher Förderprogramme auf Landes- und Kreisebene

4. Personalkonzept
    - Einsatz von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern
    - Alternativ: Beschäftigung eines Fahrers im Rahmen eines Mini-/Midi Jobs

5. Betriebskonzept
    - Organisation und Einsatzplanung
    - Wartung, Betriebskosten und Verwaltung

Der Magistrat wird gebeten, die Ergebnisse in einer strukturierten Gegenüberstellung (Kosten, Risiken, Chancen) darzustellen und der Stadtverordnetenversammlung einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

1.3 Ziel der Prüfung

Ziel des Prüfauftrages ist es, die rechtliche, wirtschaftliche und organisatorische Umsetzbarkeit der Anschaffung und des Betriebs eines Bürgerbusses als mögliche Alternative zum bisherigen Kindergartenbus zu prüfen.

Dabei sollen insbesondere die Voraussetzungen für eine sichere und verlässliche Beförderung der Kindergartenkinder, die versicherungsrechtlichen Rahmenbedingungen, mögliche Förderungen, die personelle und organisatorische Umsetzung sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen gegenüber dem bisherigen Beförderungsmodell bewertet werden.

Auf Grundlage der Prüfung soll eine strukturierte Entscheidungsgrundlage mit Darstellung der Kosten, Chancen, Risiken und offenen Punkte erarbeitet werden, damit die Stadtverordnetenversammlung über das weitere Vorgehen entscheiden kann.

2 Rechtliche und versicherungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Kinderbeförderung

Nach Rückmeldung der Fachaufsicht des Landkreises Kassel bestehen für den Bereich der Kita-Fachaufsicht keine konkreten gesetzlichen Regelungen, anhand derer die aufgeworfenen Fragen abschließend rechtssicher beantwortet werden können. Die Fachaufsicht verweist insoweit auf eine Stellungnahme des Hessischen Ministeriums für Arbeit, Integration, Jugend und Soziales sowie auf weiterführende Informationen der Unfallversicherungsträger. Die entsprechenden Dokumente sind als Anlage hinzugefügt.

Grundsätzlich beginnt die Aufsichtspflicht des Trägers einer Kindertageseinrichtung mit der Übernahme der Kinder in der Einrichtung und endet mit der Übergabe an eine personensorgeberechtigte Person. Die Verantwortung für den Weg zur Kindertageseinrichtung und zurück liegt grundsätzlich bei den Personensorgeberechtigten.

Organisiert der Träger jedoch selbst eine Beförderung der Kinder, gehören diese Fahrten in der Regel zum Aufsichtsbereich des Trägers. Die Beförderung ist daher im Rahmen eines konkreten Beförderungskonzeptes zu betrachten. Dabei sind insbesondere das Alter und der Entwicklungsstand der Kinder, die örtlichen Gegebenheiten, die Ein- und Ausstiegssituation sowie die Sicherstellung einer altersgerechten Beförderung zu berücksichtigen.

Für die Beförderung mit einem Pkw beziehungsweise Pkw-Kleinbus gelten die allgemeinen Anforderungen zur Kindersicherung. Kinder bis zwölf Jahre, die kleiner als 1,50 Meter sind, sind mit geeigneten und zugelassenen Rückhalteeinrichtungen zu sichern. Die ordnungsgemäße Sicherung der Kinder ist organisatorisch durch die Stadt Trendelburg sicherzustellen.

Neben dem bloßen Vorhandensein geeigneter Kindersitze oder Sitzerhöhungen ist auch deren ordnungsgemäße Verwendung sicherzustellen. Hierzu gehört insbesondere, dass die Rückhalteeinrichtungen passend zum jeweiligen Kind ausgewählt, richtig eingestellt und ordnungsgemäß genutzt werden. In der praktischen Umsetzung wäre daher vor jeder Fahrt zu kontrollieren, ob die Kinder korrekt gesichert sind. Dies betrifft insbesondere das richtige Anschnallen, die passende Einstellung der Gurte sowie gegebenenfalls die Anpassung der Sitze an Größe und Alter der Kinder.

Diese Aufgabe kann nicht allein abstrakt durch die Bereitstellung geeigneter Kindersitze erfüllt werden, sondern muss im täglichen Ablauf tatsächlich sichergestellt werden. Der hierfür erforderliche Zeitaufwand ist bei der Organisation der Beförderung zu berücksichtigen, insbesondere beim Einsteigen, beim Wechsel der beförderten Kinder sowie bei mehreren Touren hintereinander.

Die Kinder sind beim Besuch einer Kindertageseinrichtung gesetzlich unfallversichert. Der Versicherungsschutz umfasst auch den Weg von der Wohnung zur Kindertageseinrichtung und zurück und besteht unabhängig vom gewählten Transportmittel.

2.2 Fahrer / Begleitperson

Für den Einsatz des Fahrzeugs ist sicherzustellen, dass sämtliche Fahrerinnen und Fahrer, die ein bei der GVV Kommunal versichertes Fahrzeug führen, im Besitz der entsprechend benötigten Fahrerlaubnis sind. Darüber hinaus muss die Nutzung des Fahrzeugs durch die Stadt Trendelburg bekannt und genehmigt sein. Dies gilt insbesondere für eine etwaige Nutzung durch Dritte. Zur ordnungsgemäßen Organisation sollte daher verwaltungsseitig festgelegt werden, welche Personen zum Führen des Fahrzeugs berechtigt sind.

Neben der erforderlichen Fahrerlaubnis ist auch die persönliche und gesundheitliche Eignung der eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer zu berücksichtigen. Dies gilt unabhängig davon, ob die Fahrten ehrenamtlich oder im Rahmen eines Mini- oder Midijobs durchgeführt werden. Maßgeblich sind insbesondere Zuverlässigkeit, ausreichende Fahrpraxis, Belastbarkeit, Verantwortungsbewusstsein sowie die Fähigkeit, mit Kindern und möglichen Stresssituationen angemessen umzugehen. Ein bestimmtes Lebensalter schließt den Einsatz als Fahrerin oder Fahrer nicht grundsätzlich aus; entscheidend ist vielmehr die Eignung der jeweiligen Person für die regelmäßige Beförderung von Kindergartenkindern.

Hinsichtlich einer Begleitperson ergibt sich aus den vorliegenden Hinweisen keine ausdrücklich verbindliche Vorgabe. Gleichwohl sollte aus Sicht der Verwaltung bei der Beförderung von Kindergartenkindern grundsätzlich eine Begleitperson eingeplant werden. Der Fahrzeugführer muss sich während der Fahrt vorrangig auf das sichere Führen des Fahrzeugs und den Straßenverkehr konzentrieren. Eine gleichzeitige Beaufsichtigung der Kinder ist während der Fahrt nur eingeschränkt möglich.

Eine Begleitperson könnte insbesondere beim Ein- und Aussteigen unterstützen, auf das ordnungsgemäße Anschnallen achten, während der Fahrt auf die Kinder einwirken und bei besonderen Situationen im Fahrzeug unmittelbar reagieren. Dies betrifft beispielsweise Unruhe, Streitigkeiten, Weinen, Abschnallen oder sonstige Vorkommnisse, die den Fahrer während der Fahrt zusätzlich ablenken könnten.

Ob und in welchem Umfang eine Begleitperson eingesetzt wird, ist anhand des konkreten Beförderungskonzeptes, der Anzahl und des Alters der Kinder, der Ein- und Ausstiegssituation sowie der tatsächlichen Fahrzeugbesetzung zu bewerten. Die besondere Beförderungssituation bei Kindergartenkindern spricht jedoch dafür, eine Begleitperson in die weitere Planung grundsätzlich einzubeziehen.

2.3 Haftung und Versicherung

Nach Auskunft der GVV-Kommunalversicherung bestehen aus versicherungsrechtlicher Sicht derzeit keine grundsätzlichen Hinderungsgründe gegen den Einsatz des vorgesehenen Fahrzeugs als Ersatz für den bisherigen Kindergartenbus, sofern das Fahrzeug ordnungsgemäß zugelassen, entsprechend versichert und ausschließlich im Rahmen der vorgesehenen Nutzung eingesetzt wird.

Der maßgebliche Versicherungsschutz ergibt sich aus der Kfz-Haftpflichtversicherung sowie der Kasko-Versicherung. Die Kfz-Haftpflichtversicherung betrifft Schäden, die Dritten durch den Gebrauch des Fahrzeugs entstehen können. Zum Gebrauch zählen nach den Versicherungsbedingungen neben dem Fahren auch das Ein- und Aussteigen. Die GVV weist für die Kfz-Haftpflichtversicherung eine unbegrenzte Deckungssumme aus. Die Kasko-Versicherung betrifft demgegenüber Schäden am Fahrzeug selbst.

Eine zusätzliche Absicherung der beförderten Personen und des Fahrers kann über eine Insassenunfallversicherung erfolgen. Diese betrifft nicht die Haftung gegenüber Dritten, sondern mögliche Unfallfolgen berechtigter Insassen. Die Entscheidung über den Abschluss einer solchen ergänzenden Absicherung ist im weiteren Verfahren zu treffen.

Darüber hinaus muss die Nutzung des Fahrzeugs durch die Stadt Trendelburg bekannt und genehmigt sein. Dies gilt insbesondere für eine etwaige Nutzung durch Dritte. Zur rechtssicheren Organisation sollte daher verwaltungsseitig festgelegt werden, welche Personen zum Führen des Fahrzeugs berechtigt sind.

Zusammenfassend ist der Versicherungsschutz für das vorgesehene Fahrzeug und die beförderten Kinder grundsätzlich darstellbar. Noch festzulegen sind insbesondere die konkrete Versicherungsvariante, die Entscheidung über eine ergänzende Insassenunfallversicherung sowie die endgültige Behandlung des Fahrzeugs entsprechend der zulassungsrechtlichen Einstufung.

3 Wirtschaftlichkeit und Nutzen

3.1 Kostenvergleich Kindergartenbus / Bürgerbus

Für die wirtschaftliche Betrachtung ist der bisherige Kindergartenbus dem möglichen Bürgerbusmodell zunächst auf Jahresbasis gegenüberzustellen. Die derzeitigen Kosten für den bestehenden Kindergartenbus belaufen sich auf rund 70.000,00 Euro jährlich. Nach der durchgeführten Markterkundung ist bei einer Fortführung des bisherigen Modells künftig mit jährlichen Kosten von mindestens 160.000,00 Euro brutto pro Jahr zu rechnen; hierbei ist von einer weiter steigenden Tendenz auszugehen.

Beim Bürgerbusmodell sind demgegenüber die Fahrzeugkosten, die Versicherung sowie die weiteren laufenden Betriebskosten zu berücksichtigen. Da derzeit noch nicht feststeht, ob das Fahrzeug gekauft, finanziert oder geleast werden soll, erfolgt die Betrachtung zunächst variantenbezogen. Bei einer Kaufvariante wäre der Bruttokaufpreis auf eine anzunehmende Nutzungsdauer umzulegen. Bei einer Leasingvariante können die jährlichen Leasingraten unmittelbar angesetzt werden. Zusätzlich sind jeweils die Versicherungskosten sowie die weiteren Betriebskosten einzubeziehen.

Zu berücksichtigen ist außerdem, dass der bisherige Beförderungsumfang nicht allein anhand der reinen Fahrzeugkosten bewertet werden kann. Maßgeblich sind auch die tatsächliche Anzahl der zu befördernden Kinder, die Sitzplatzkapazität des vorgesehenen Fahrzeugs, mögliche Mehrfachfahrten, der Personalbedarf sowie der organisatorische Aufwand.

Der Kostenvergleich dient damit zunächst der strukturierten Darstellung der bekannten Kostenbestandteile und Berechnungsgrundlagen. Die abschließende Einordnung erfolgt im Rahmen der Gegenüberstellung unter Punkt 6. Dort werden neben den Kosten auch die Kapazitätsgrenzen, die personelle Umsetzbarkeit, die organisatorischen Anforderungen sowie die Chancen und Risiken des Bürgerbusmodells berücksichtigt.

3.2 Beschaffungsvarianten und Fahrzeugkosten

Für das Bürgerbusmodell wird die Beschaffung eines Opel Vivaro Kombi Electric XL geprüft. Für das Fahrzeug liegt ein Kaufangebot mit einem Bruttokaufpreis von 44.246,75 Euro vor. Bei einer Kaufvariante wäre der Kaufpreis im Rahmen der weiteren Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf eine

noch festzulegende Nutzungsdauer umzulegen. Bei einer beispielhaften Betrachtung über fünf Jahre entspräche dies einem rechnerischen jährlichen Fahrzeugkostenanteil von 8.849,35 Euro.

Alternativ liegen Leasingangebote mit einer Laufzeit von 60 Monaten vor. Bei einer jährlichen Laufleistung von 25.000 km beträgt die monatliche Leasingrate 611,65 Euro brutto. Daraus ergeben sich jährliche Leasingkosten von 7.339,80 Euro. Bei einer jährlichen Laufleistung von 30.000 km beträgt die monatliche Leasingrate 641,55 Euro brutto. Dies entspricht jährlichen Leasingkosten von 7.698,60 Euro. In den Leasingangeboten sind Wartung und Verschleiß enthalten; die Versicherung ist gesondert durch die Stadt einzubringen.

Da das Fahrzeug als Pkw zugelassen werden soll, sind für die weitere Betrachtung die entsprechenden Versicherungsangebote der GVV-Kommunalversicherung zugrunde zu legen. Entsprechend der bisherigen Versicherungspraxis der städtischen Fahrzeuge wird eine Vollkaskoversicherung mit 500 Euro Selbstbeteiligung und eine Teilkaskoversicherung mit 150 Euro Selbstbeteiligung angesetzt.

Bei einer Kauf- beziehungsweise Nicht-Leasing-Variante stellt sich der jährliche Versicherungsbeitrag wie folgt dar: Die Kfz-Haftpflichtversicherung mit unbegrenzter Deckungssumme beträgt 301,64 Euro. Die Vollkaskoversicherung mit 500 Euro Selbstbeteiligung und Teilkasko mit 150 Euro Selbstbeteiligung beträgt 610,07 Euro. Die Insassenunfallversicherung beträgt 18,75 Euro. Daraus ergibt sich ein jährlicher Gesamtversicherungsbeitrag von 930,46 Euro.

Bei einer Leasingvariante stellt sich der jährliche Versicherungsbeitrag wie folgt dar: Die Kfz-Haftpflichtversicherung mit unbegrenzter Deckungssumme beträgt 301,64 Euro. Die Vollkaskoversicherung mit 500 Euro Selbstbeteiligung und Teilkasko mit 150 Euro Selbstbeteiligung beträgt 793,09 Euro. Die Insassenunfallversicherung beträgt 18,75 Euro. Daraus ergibt sich ein jährlicher Gesamtversicherungsbeitrag von 1.113,48 Euro.

Weitere laufende Kosten, insbesondere Strom, Reinigung, technische Prüfungen sowie gegebenenfalls zusätzliche Ausstattung, sind noch ergänzend zu ermitteln und in die Gesamtbetrachtung aufzunehmen.

Die Lieferung eines wie vorstehend beschriebenen Fahrzeugs beläuft sich aktuell auf etwa fünf Monate ab Werk nach Bestelleingang, Alternativen müssten gesondert geprüft werden.

3.3 Zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten

Neben dem Einsatz zur Beförderung der Kindergartenkinder kommen grundsätzlich weitere Nutzungsmöglichkeiten des Fahrzeugs in Betracht.

Hierzu zählen insbesondere ergänzende Bürgerfahrten, Fahrten im Rahmen der Seniorenarbeit, innerörtliche Mobilitätsangebote sowie sonstige gemeindliche Fahrdienste.

Darüber hinaus kann eine Nutzung durch örtliche Vereine in Betracht gezogen werden. Möglich wären hierbei beispielsweise Fahrten zu Veranstaltungen, Auswärtsterminen, Vereinsaktivitäten oder sonstigen gemeinnützigen Zwecken innerhalb des Stadtgebietes bzw. im näheren Umfeld.

Ebenfalls denkbar ist eine Nutzung für weitere kommunale Zwecke, etwa durch die Verwaltung, städtische Einrichtungen oder im Rahmen besonderer gemeindlicher Veranstaltungen.

4 Fördermöglichkeiten

4.1 Bürgerbusförderung

Im Rahmen der Prüfung möglicher Förderprogramme wurde Kontakt mit dem Projektteam des Förderprogramms „Bürgerbus in Hessen“ aufgenommen. Nach Rücksprache mit Frau Jacob handelt es sich bei einer möglichen Förderung grundsätzlich um eine Einzelfallentscheidung.

Eine Entscheidung über eine Förderung erfolgt erst nach Einreichung eines Förderantrags sowie nach Vorlage eines entsprechenden Konzepts und dessen Erörterung mit dem zuständigen Ministerium. Dabei wird nicht ausschließlich darauf abgestellt, ob der Bürgerbus für die Beförderung älterer Menschen eingesetzt wird. Vielmehr wird die örtliche Ausgangslage insgesamt betrachtet und insbesondere das bestehende Mobilitäts- und ÖPNV-Angebot in die Bewertung einbezogen.

Für eine mögliche Berücksichtigung im Förderprogramm sollte zeitnah eine Interessensbekundung an das Projektteam gerichtet werden. Nach derzeitigem Stand liegen bereits Interessensbekundungen weiterer Städte und Gemeinden aus dem Jahr 2024 vor. Aufgrund bestehender Lieferschwierigkeiten in der Fahrzeugproduktion konnten diese Fahrzeuge bislang teilweise noch nicht bereitgestellt werden. Nach Auskunft des Projektteams ist derzeit davon auszugehen, dass auch im laufenden Jahr voraussichtlich keine weiteren Bürgerbusse durch das Land Hessen zur Verfügung gestellt werden können.

Die Bürgerbusförderung bleibt daher als mögliche Förderoption in die weitere Prüfung einzubeziehen. Voraussetzung hierfür wäre die Erstellung eines geeigneten Betriebskonzepts sowie die Einreichung beziehungsweise Abstimmung einer entsprechenden Interessensbekundung.

4.2 Weitere Förderprogramme

Ergänzend zur Bürgerbusförderung wurden mögliche Förderzugänge über die Fördermittelauskunft der LandesEnergieAgentur, kurz LEA Hessen geprüft. Die dort aufgeführten Programme im Bereich „Zuschüsse – Elektro-Autos“ betreffen überwiegend allgemeine steuerliche oder rechtliche Begünstigungen für Elektrofahrzeuge, jedoch keine unmittelbar einschlägige Investitionsförderung für die Beschaffung des vorgesehenen Fahrzeugs als Ersatz für den bisherigen Kindergartenbus.

Aufgeführt werden unter anderem die Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz, Regelungen zur Dienstwagenbesteuerung, steuerliche Abzugsmöglichkeiten, Privilegien nach dem Elektromobilitätsgesetz sowie die THG-Quote (Treibhausgasminderungsquote). Diese Ansätze stellen keine unmittelbare Beschaffungsförderung für das vorliegende Vorhaben dar.

Das Programm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ ist derzeit nicht beantragbar. Gleiches gilt für das landesseitig aufgeführte Programm „Umwelt- und klimafreundliche urbane Mobilität – Anschaffung von E-Bussen“. Zudem bezieht sich dieses Programm auf E-Busse und ist nach derzeitigem Stand nicht unmittelbar auf das hier vorgesehene Fahrzeug als Pkw beziehungsweise 8-Sitzer übertragbar.

Eine konkrete Fördermöglichkeit über die LEA Hessen beziehungsweise die dort abrufbare Fördermittelauskunft konnte daher bislang nicht festgestellt werden. Die LEA Hessen kann allenfalls ergänzend als Informations- und Beratungsstelle für allgemeine Fördermittelrecherchen im Bereich Elektromobilität herangezogen werden.

Ergänzend wurde eine mögliche Förderung über die Region Kassel-Land geprüft. Nach Rücksprache mit Herrn Sollbach werden Fahrzeuge nach der dortigen Förderrichtlinie nicht gefördert.

Eine Förderung der geplanten Fahrzeugbeschaffung über die Region Kassel-Land kommt nach derzeitigem Stand daher nicht in Betracht.

5 Personal- und Betriebskostenkonzept

5.1 Ehrenamt / Mini- oder Midi-Job / Festanstellung

Für die Durchführung der Fahrten ist zunächst der tatsächliche Personalbedarf zu betrachten. Nach derzeitigem Stand wäre bei einem Bürgerbusmodell nicht nur der Einsatz eines Fahrers erforderlich. Da aus Sicht der Verwaltung bei der Beförderung von Kindergartenkindern grundsätzlich eine Begleitperson eingeplant werden sollte, wäre je eingesetztem Fahrzeug neben dem Fahrer zusätzlich eine Begleitperson erforderlich.

Bei einer Betrachtung mit zwei Fahrzeugen wären somit täglich mindestens zwei Fahrerinnen beziehungsweise Fahrer sowie zwei Begleitpersonen einzuplanen. Wird weiterhin von einem beispielhaften Einsatzumfang von sechs Stunden täglich an fünf Tagen pro Woche ausgegangen, ergibt sich je Person ein Umfang von 30 Wochenstunden beziehungsweise rechnerisch rund 130 Monatsstunden. Bei zwei Fahrzeugen und jeweils einer Begleitperson ergibt sich damit ein rechnerischer Gesamtbedarf von rund 520 Monatsstunden. Vertretungen bei Krankheit, Urlaub oder sonstigem Ausfall sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Im Folgenden werden die Möglichkeiten eines ehrenamtlichen Einsatzes, einer Beschäftigung im Rahmen von Mini- beziehungsweise Midijobs sowie einer Festanstellung betrachtet.

5.2 Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer

Der Einsatz ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer wäre grundsätzlich denkbar, erscheint für den hier zu prüfenden Zweck jedoch nur eingeschränkt realistisch. Beim bestehenden Bürgerbus der Stadt Trendelburg werden bereits für den derzeitigen Betrieb am Vormittag insgesamt zehn ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer benötigt. Begleitpersonen sind hierbei noch nicht einbezogen.

Für die regelmäßige Beförderung von Kindergartenkindern mit zwei Fahrzeugen wäre ein deutlich höherer organisatorischer und personeller Aufwand erforderlich. Neben den Fahrerinnen und Fahrern müssten zusätzlich geeignete Begleitpersonen eingeplant werden. Zudem müsste sichergestellt sein, dass die Fahrten an allen Betriebstagen zuverlässig durchgeführt werden können und auch bei kurzfristigen Ausfällen Ersatz zur Verfügung steht.

Aus der bisherigen Erfahrung der Verwaltung ist es bereits für den bestehenden Bürgerbus schwierig, dauerhaft ausreichend geeignete Personen zu gewinnen und verlässlich einzuplanen. Für die tägliche und verbindliche Beförderung von Kindergartenkindern wären die Anforderungen nochmals höher. Neben der zeitlichen Verfügbarkeit wären insbesondere Zuverlässigkeit, persönliche Eignung, ausreichende Fahrpraxis, gesundheitliche Eignung sowie der verantwortungsvolle Umgang mit Kindern zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine ausschließlich ehrenamtliche Lösung für den regelmäßigen Kindergartenverkehr nicht tragfähig. Sie wäre mit erheblichen Unsicherheiten verbunden und würde

einen hohen Verwaltungsaufwand für Planung, Abstimmung, Vertretung und kurzfristige Ersatzorganisation verursachen.

5.3 Mini- oder Midijob

Alternativ wäre eine Beschäftigung im Rahmen von Mini- oder Midijobs zu prüfen. Bei einem monatlichen Gesamtbedarf von rund 520 Stunden ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Minijob nur bis zur jeweils geltenden Geringfügigkeitsgrenze möglich ist. Im Jahr 2026 liegt diese bei 603,00 Euro monatlich. Bei einem gesetzlichen Mindestlohn von 13,90 Euro entspricht dies rechnerisch rund 43 Stunden pro Monat je Minijob.

Zur Abdeckung von rund 520 Monatsstunden wären damit rechnerisch mindestens zwölf Minijobkräfte erforderlich. Dabei handelt es sich lediglich um den reinen Einsatzbedarf für zwei Fahrzeuge mit jeweils Fahrer und Begleitperson. Urlaubs-, Krankheits- und sonstige Ausfallzeiten sind darin noch nicht enthalten. Bei Einplanung einer zusätzlichen Vertretungsreserve würde sich der Bedarf entsprechend erhöhen.

Für eine erste wirtschaftliche Einordnung ergibt sich folgende überschlägige Betrachtung:

Position	**Minijob**	**Midijob**
Gesamtbedarf	ca. 520 Std./Monat	ca. 520 Std./Monat
Rechnerischer Personalbedarf	mind. 12 Personen	4 Personen
Stunden je Person	ca. 43 Std./Monat	ca. 130 Std./Monat
Brutto je Person	bis 603,00 €	ca. 1.807,00 €*
Bruttolohn gesamt	ca. 7.228,00 €/Monat	ca. 7.228,00 €/Monat
Arbeitgeberabgaben	ca. 30,22 %**	Planungsansatz ca. 30 %***
Arbeitgeberaufwand gesamt	ca. 9.412,00 €/Monat	ca. 9.396,00 €/Monat
Arbeitgeberaufwand jährlich	**ca. 112.950,00 €**	**ca. 112.760,00 €**

** Berechnung auf Grundlage des gesetzlichen Mindestlohns von 13,90 Euro.*

*** Der für die Stadt angesetzte Arbeitgeberanteil bei einem Minijob setzt sich überschlägig aus 13 % Krankenversicherung, 15 % Rentenversicherung, 0,22 % Umlage U2 und 2 % Pauschsteuer zusammen. Die Stadt als Gemeinde nimmt nicht am Umlageverfahren U1 teil und ist von der Insolvenzgeldumlage ausgenommen. Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung sind hierbei noch nicht berücksichtigt.*

**** Beim Midijob wurde für die überschlägige Betrachtung ein Planungsansatz von rund 30 % für Sozialversicherung und weitere Arbeitgeberaufwendungen zugrunde gelegt. Die tatsächlichen Arbeitgeberkosten sind abhängig von der individuellen Beitragsberechnung im Übergangsbereich und den weiteren personalbezogenen Aufwendungen.*

Auch organisatorisch wäre eine solche Lösung schwierig. Die Einsatzplanung müsste sicherstellen, dass an jedem Betriebstag für beide Fahrzeuge jeweils ein Fahrer und eine Begleitperson zur Verfügung stehen. Bei kurzfristigen Ausfällen müsste Ersatz organisiert werden. Zudem wäre zu berücksichtigen, dass nicht jede geeignete Person sowohl als Fahrer als auch als Begleitperson eingesetzt werden kann.

Kostenmäßig ist zu beachten, dass Minijobs für den Arbeitgeber nicht lediglich mit dem ausgezahlten Arbeitsentgelt zu bewerten sind. Zusätzlich fallen Arbeitgeberabgaben, Umlagen und gegebenenfalls

Pauschsteuer an. Nach derzeitiger Rechtslage liegen die Arbeitgeberabgaben bei einem gewerblichen Minijob bereits deutlich oberhalb des reinen Arbeitsentgelts. Zudem sind ab 2027 Änderungen vorgesehen beziehungsweise in der politischen Beratung, die den Arbeitgeberanteil weiter erhöhen können. Insbesondere die geplante Erhöhung des pauschalen Arbeitgeberbeitrags zur Krankenversicherung sowie mögliche weitere Anpassungen bei Pflegeversicherung und Pauschsteuer würden die Kostenbelastung erhöhen.

Bei einer Midijob-Lösung wären zwar weniger einzelne Personen erforderlich, jedoch läge dann eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung im Übergangsbereich vor. Auch hier wären neben dem Arbeitsentgelt die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung sowie weitere Arbeitgeberkosten zu berücksichtigen. Zudem bliebe das Grundproblem bestehen, dass für zwei Fahrzeuge täglich Fahrer und Begleitpersonen zuverlässig eingeplant werden müssten.

Im Ergebnis erscheint eine Mini- oder Midijob-Lösung zwar rechnerisch darstellbar, organisatorisch jedoch aufwendig und personell anspruchsvoll. Insbesondere die hohe Anzahl erforderlicher Personen, der Vertretungsbedarf sowie die voraussichtlich steigenden Arbeitgeberkosten sprechen gegen eine einfache Umsetzung.

5.4 Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung

Als weitere Variante wäre eine Beschäftigung im Rahmen fester Arbeitsverhältnisse zu betrachten. Bei zwei Fahrzeugen wären für den Regelbetrieb mindestens zwei Fahrerinnen beziehungsweise Fahrer sowie zwei Begleitpersonen erforderlich. Bei einem Einsatzumfang von sechs Stunden täglich an fünf Tagen pro Woche entspräche dies je Person einem Stellenanteil von rund 30 Wochenstunden.

Für die Fahrerinnen und Fahrer kann überschlägig eine Eingruppierung nach EG 4 TVöD-VKA angesetzt werden. Die hessische Entgeltordnung für Landesbeschäftigte ordnet Fahrerinnen und Fahrer von Omnibussen mit mindestens 14 Fahrgastsitzen der EG 5 zu. Zwar ist diese Regelung dem TV-H zuzuordnen und für die Stadt Trendelburg im Bereich des TVöD-VKA nicht unmittelbar anwendbar. Sie zeigt jedoch, dass die Tätigkeit tariflich nicht als einfache Hilfstätigkeit einzuordnen ist. Da das hier vorgesehene Fahrzeug unterhalb dieser Größe liegt, erscheint für eine überschlägige Betrachtung eine Eingruppierung der Fahrerinnen und Fahrer in EG 4 TVöD-VKA realistisch.

Für Begleitpersonen kann überschlägig eine Eingruppierung nach EG 2 TVöD-VKA angesetzt werden. Die Tätigkeit würde insbesondere die Unterstützung beim Ein- und Aussteigen, die Kontrolle des Anschnallens, die Betreuung der Kinder während der Fahrt sowie das Reagieren auf besondere Situationen im Fahrzeug umfassen.

Für die Kostenbetrachtung wird beispielhaft die Stufe 2 der jeweiligen Entgeltgruppe sowie eine Arbeitszeit von 30 Wochenstunden zugrunde gelegt:

Kostenposition	**Ansatz**	**Kosten jährlich**
2 Fahrer/innen	EG 4 Stufe 2, jeweils 30 Std./Woche	ca. 58.901 €
2 Begleitpersonen	EG 2 Stufe 2, jeweils 30 Std./Woche	ca. 54.929 €
Laufendes Tabellenentgelt gesamt		ca. 113.830 €
Jahressonderzahlung	85 % eines Monatsentgelts	ca. 8.063 €
Jahresentgelt gesamt		**ca. 121.893 €**
Arbeitgeberanteile, Zusatzversorgung usw.	Planungsansatz ca. 30 %	ca. 36.568 €
Arbeitgeberaufwand ohne Vertretungsreserve		**ca. 158.460 €**
Vertretungsreserve	beispielhaft 15 %	ca. 23.769 €
Gesamtansatz einschließlich Vertretungsreserve		**ca. 182.230 € jährlich**

Bei einer Festanstellung wären neben dem Tabellenentgelt auch die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung, Zusatzversorgung, Umlagen, Jahressonderzahlung sowie gegebenenfalls weitere personalbezogene Kosten zu berücksichtigen. Für eine grobe Arbeitgeberkostenbetrachtung kann daher nicht allein das monatliche Tabellenentgelt angesetzt werden. Zusätzlich wären Urlaubs- und Krankheitsvertretungen einzuplanen, da der Fahrbetrieb nur dann verlässlich darstellbar wäre, wenn Ausfälle einzelner Beschäftigter nicht unmittelbar zum Ausfall der Beförderung führen.

Eine Festanstellung wäre organisatorisch verlässlicher als eine rein ehrenamtliche Lösung oder eine Vielzahl einzelner Minijobs. Sie würde jedoch zu erheblichen laufenden Personalkosten führen. Unter Berücksichtigung von Fahrern, Begleitpersonen, Arbeitgeberanteilen und Vertretungsbedarf wäre diese Variante daher wirtschaftlich nur dann vertretbar, wenn die regelmäßige Beförderung dauerhaft in eigener Verantwortung der Stadt durchgeführt werden soll.

5.5 Organisation, Einsatz- und Tourenplanung

Für die Durchführung eines Bürgerbusmodells zur Beförderung von Kindergartenkindern ist neben dem erforderlichen Fahrpersonal insbesondere die Organisation des täglichen Fahrbetriebs zu betrachten. Nach Rücksprache mit dem Fachbereich IV, der derzeit die Planung des bestehenden Bürgerbusses begleitet, ist bereits dessen Einsatzplanung mit einem erheblichen organisatorischen Aufwand verbunden. Für die Kindergartenbeförderung wäre zwar von regelmäßig wiederkehrenden Fahrzeiten, festen Haltestellen und weitgehend gleichbleibenden Routen auszugehen, dennoch müssten die eingesetzten Personen, Fahrzeuge und zu befördernden Kinder für die jeweiligen Touren verlässlich eingeplant werden.

Für die weitere Betrachtung wird davon ausgegangen, dass die bestehenden Haltestellen des Kindergartenbusses grundsätzlich beibehalten werden. Eine Abholung der Kinder unmittelbar an den jeweiligen Wohnanschriften wäre zwar grundsätzlich denkbar, würde jedoch durch zusätzliche Haltepunkte und Fahrwege den zeitlichen und organisatorischen Aufwand nochmals deutlich erhöhen und wird daher für die weitere Betrachtung nicht zugrunde gelegt. Die Aufsicht über die Kinder

verbleibt bis zur tatsächlichen Übernahme durch das Fahrpersonal bei den Eltern beziehungsweise Personensorgeberechtigten.

Ein wesentliches organisatorisches Problem ergibt sich aus der begrenzten Kapazität der vorgesehenen Fahrzeuge. Bei einer Besetzung mit jeweils einem Fahrer und einer Begleitperson könnten mit zwei Fahrzeugen gleichzeitig rechnerisch höchstens zwölf Kinder befördert werden. Durch die tatsächlich verwendeten Kindersitze beziehungsweise Vollschalensitze könnte sich die nutzbare Kapazität gegebenenfalls noch weiter reduzieren.

Die praktische Auswirkung lässt sich anhand eines beispielhaften Tourenverlaufs verdeutlichen. Würden zunächst acht Kinder in Gottsbüren und auf dem weiteren Fahrtweg sechs Kinder in Friedrichsfeld aufgenommen werden, wären insgesamt 14 Kinder zu befördern. Nach Aufnahme der acht Kinder in Gottsbüren verblieben in beiden Fahrzeugen zusammen noch vier freie Plätze. Von den sechs in Friedrichsfeld wartenden Kindern könnten daher zunächst lediglich vier mitgenommen werden. Zwei Kinder müssten auf eine weitere Fahrt warten.

Eines der beiden Fahrzeuge müsste nach der ersten Fahrt zum Kindergarten erneut nach Friedrichsfeld fahren und die verbleibenden Kinder abholen. Dadurch wäre eine zusätzliche Tour erforderlich. Neben der eigentlichen Fahrzeit wären hierbei erneut die Zeiten für das Einsteigen und die ordnungsgemäße Sicherung der Kinder zu berücksichtigen. Je nach Verteilung der zu befördernden Kinder auf die einzelnen Stadtteile könnten auf diese Weise auch weitere Mehrfachfahrten erforderlich werden.

Die begrenzte Fahrzeugkapazität führt damit dazu, dass nicht allein die bekannten Fahrzeiten zwischen den Haltestellen maßgeblich sind. Entscheidend ist vielmehr, wie viele einzelne Touren erforderlich sind, um sämtliche Kinder zu den beiden Kindertageseinrichtungen zu befördern. Mit zunehmender Anzahl notwendiger Mehrfachfahrten verlängert sich der gesamte tägliche Einsatzzeitraum für Fahrer, Begleitpersonen und Fahrzeuge entsprechend.

Ein weiterer organisatorischer Gesichtspunkt betrifft die Übergabe der Kinder an den Kindertageseinrichtungen. Die beförderten Kinder müssen bei ihrer Ankunft durch Beschäftigte der jeweiligen Einrichtung in Empfang genommen werden. Insbesondere bei mehreren nacheinander eintreffenden Touren führt dies dazu, dass Beschäftigte der Kindertageseinrichtungen wiederholt für die Übernahme der ankommenden Kinder zur Verfügung stehen müssen.

Diese Personalbindung ist bei der Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen. Während der Übernahme der Kinder steht das hierfür eingesetzte Personal nicht beziehungsweise nur eingeschränkt für die reguläre Betreuung innerhalb der jeweiligen Gruppe zur Verfügung. Bei mehreren Ankunftszeiten innerhalb eines Vormittags kann dies zu wiederkehrenden Unterbrechungen des regulären Gruppenbetriebs führen. Der Bürgerbus würde somit nicht nur zusätzliches Fahr- und Begleitpersonal erfordern, sondern auch Auswirkungen auf den Personaleinsatz innerhalb der Kindertageseinrichtungen haben.

Auch bei feststehenden Fahrzeiten und Routen können kurzfristige Veränderungen auftreten. Hierzu gehören insbesondere Krankheit oder Abwesenheit einzelner Kinder sowie Ausfälle von Fahrerinnen, Fahrern oder Begleitpersonen. Die Tourenplanung müsste daher so ausgestaltet sein, dass Änderungen kurzfristig berücksichtigt und gegebenenfalls Vertretungen organisiert werden können.

Insgesamt wäre für den Betrieb mit zwei Fahrzeugen eine verbindliche Einsatz- und Tourenplanung erforderlich. Neben der Zuordnung der Kinder zu den jeweiligen Fahrzeugen wären insbesondere die tatsächliche Fahrzeugkapazität, die Anzahl erforderlicher Mehrfachfahrten, der Einsatz der Fahrerinnen und Fahrer sowie der Begleitpersonen und die Übergabe der Kinder an den Kindertageseinrichtungen zu berücksichtigen. Gerade die begrenzte Beförderungskapazität und die

hieraus entstehenden zusätzlichen Touren stellen dabei einen wesentlichen organisatorischen Mehraufwand gegenüber dem bisherigen Kindergartenbus dar.

5.6 Wartung, Betriebskosten und Verwaltung

Für den laufenden Betrieb des Fahrzeugs sind Wartung, Betriebskosten und die verwaltungsseitige Zuständigkeit gesondert zu betrachten. Hierbei ist zwischen einer Kauf- beziehungsweise Finanzierungsvariante und einer Leasingvariante zu unterscheiden.

Bei einer Kauf- oder Finanzierungsvariante wären Wartung, Inspektionen, Verschleißteile, Reifen, technische Prüfungen sowie etwaige Reparaturen grundsätzlich durch die Stadt Trendelburg zu organisieren und zu tragen. Hierzu müsste festgelegt werden, wer die Einhaltung der Wartungsintervalle überwacht, Werkstatttermine koordiniert, Rechnungen prüft und die Dokumentation des Fahrzeugzustandes übernimmt. Als laufende Betriebskosten wären insbesondere Stromkosten, Reinigung, Reifen, kleinere Verschleißteile sowie gegebenenfalls Kosten für Hauptuntersuchung, Fahrzeugpflege und zusätzliche Ausstattung zu berücksichtigen.

Bei einer Leasingvariante sind nach den vorliegenden Angeboten Wartung und Verschleiß bereits als Serviceleistung enthalten. Die laufenden Betriebskosten würden sich in diesem Fall insbesondere auf Strom, Reinigung, Versicherung, gegebenenfalls Reifen außerhalb des vereinbarten Leistungsumfangs sowie sonstige nicht vom Leasingvertrag erfasste Kosten beschränken. Auch bei einer Leasingvariante wäre jedoch organisatorisch sicherzustellen, dass Wartungstermine eingehalten, Schäden gemeldet und der ordnungsgemäße Fahrzeugzustand regelmäßig kontrolliert werden.

Für die Stromkosten kann anhand des angegebenen Energieverbrauchs eine überschlägige Berechnung erfolgen. Bei einem Verbrauch von rund 24,3 kWh je 100 km ergäbe sich bei einer jährlichen Fahrleistung von 25.000 km ein Strombedarf von etwa 6.075 kWh pro Jahr. Bei 30.000 km jährlich läge der Strombedarf bei etwa 7.290 kWh pro Jahr. Die tatsächlichen Stromkosten hängen vom jeweils anzusetzenden Strompreis ab. Bei dem derzeit von der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) ausgewiesenen Arbeitspreis von 0,2891 Euro je kWh brutto ergäben sich rechnerisch rund 1.756 Euro pro Jahr bei 25.000 km beziehungsweise rund 2.108 Euro pro Jahr bei 30.000 km.

Zu klären ist außerdem, wer die laufende Verwaltung des Fahrzeugs übernimmt. Denkbar ist eine zentrale Verwaltung durch die Stadtverwaltung, eine organisatorische Mitwirkung der Kindertageseinrichtungen, eine Übertragung einzelner Aufgaben auf angestellte Fahrerinnen oder Fahrer oder eine Mitwirkung ehrenamtlicher Kräfte. Bei einer ehrenamtlichen Lösung wäre voraussichtlich ein höherer Koordinations- und Verwaltungsanteil bei der Stadtverwaltung zu berücksichtigen. Bei einer Mini- oder Midijob-Lösung könnten einzelne Aufgaben, etwa Fahrzeugkontrolle, Fahrtenbuch, Ladezustand, Reinigungskontrolle oder Meldung von Schäden, in den Aufgabenbereich der beschäftigten Person einbezogen werden.

Unabhängig von der konkreten Variante wären klare Zuständigkeiten festzulegen. Dies betrifft insbesondere die Überwachung von Wartung und technischen Prüfungen, die Organisation von Werkstattterminen, die Kontrolle des Ladezustands, die Dokumentation der Fahrten, die Schadensmeldung, die Reinigung sowie die Abstimmung bei Ausfällen oder Ersatzbedarf.

5.7 Ladeinfrastruktur und Unterbringung der Fahrzeuge

Für den Betrieb der vorgesehenen Elektrofahrzeuge ist zusätzlich eine geeignete Ladeinfrastruktur vorzuhalten. Hierzu wäre zu prüfen, an welchem Standort die Fahrzeuge regelmäßig abgestellt und geladen werden können und ob die vorhandene elektrische Infrastruktur für den gleichzeitigen beziehungsweise aufeinanderfolgenden Ladevorgang von zwei Fahrzeugen ausreichend dimensioniert

ist. Gegebenenfalls wären zusätzliche Ladepunkte sowie Anpassungen an der vorhandenen Elektroinstallation erforderlich.

Als Standort für die Fahrzeuge kommt insbesondere der Bauhof der Stadt Trendelburg in Betracht. Dort müsste neben der erforderlichen Ladeinfrastruktur auch eine geeignete Unterstellmöglichkeit für die Fahrzeuge geschaffen werden. Nach derzeitigem Stand wären hierfür voraussichtlich entsprechende Fahrzeugunterstände beziehungsweise Überdachungen herzustellen.

Hieraus würden zusätzliche einmalige Investitionskosten entstehen, die bislang weder in den Fahrzeugkosten noch in den laufenden Betriebskosten berücksichtigt sind. Vor einer Umsetzung wären daher die erforderliche Ladeleistung, die technischen Voraussetzungen am Bauhof sowie die Kosten für Ladeeinrichtungen, Elektroinstallation und die Errichtung geeigneter Unterstellmöglichkeiten gesondert zu ermitteln.

6 Gegenüberstellung

6.1 Kosten

Im Rahmen der Kostenbetrachtung sind die künftig zu erwartenden Kosten des bisherigen Kindergartenbusses den Kosten eines möglichen Bürgerbusmodells gegenüberzustellen. Der bisherige Kindergartenbus verursacht derzeit jährliche Kosten von rund 70.000,00 Euro. Nach der durchgeführten Markterkundung ist bei einer Fortführung des bisherigen Modells künftig mit jährlichen Kosten von mindestens 160.000,00 Euro brutto zu rechnen. Bei einer Vertragslaufzeit von fünf Jahren entspräche dies einem Gesamtvolumen von mindestens 800.000,00 Euro brutto.

Für ein Bürgerbusmodell ist nach derzeitigem Stand von mindestens zwei Fahrzeugen auszugehen. Bei einer Kaufvariante ergibt sich für zwei Fahrzeuge ein einmaliger Beschaffungsaufwand von 88.493,50 Euro brutto. Für die Vergleichsberechnung wird dieser Betrag rechnerisch auf fünf Jahre verteilt. Alternativ liegen Leasingangebote mit einer Laufzeit von 60 Monaten vor. Die hierfür zugrunde gelegten Kauf-, Leasing- und Versicherungswerte entsprechen den bereits unter Punkt 3.2 dargestellten Angeboten.

Für die Stromkosten wird der derzeit von der Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) ausgewiesene Arbeitspreis von 28,91 Cent je kWh brutto angesetzt. Bei zwei Fahrzeugen ergeben sich damit bei jeweils 25.000 km Jahresfahrleistung Stromkosten von rund 3.513 Euro und bei jeweils 30.000 km von rund 4.215 Euro jährlich.

Neben den Fahrzeugkosten stellt insbesondere das erforderliche Personal einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Für zwei Fahrzeuge wären gleichzeitig zwei Fahrerinnen beziehungsweise Fahrer sowie zwei Begleitpersonen erforderlich. Im Folgenden werden die bereits unter Punkt 5.1 dargestellten Beschäftigungsmodelle zusammen mit den Fahrzeugkosten betrachtet.

Minijob-Modell:

Bei einem Minijob beträgt die Verdienstgrenze im Jahr 2026 603,00 Euro monatlich. Bei einem Mindestlohn von 13,90 Euro können damit rund 43,38 Stunden monatlich geleistet werden. Für den angenommenen Gesamtbedarf von rund 520 Stunden monatlich wären rechnerisch mindestens zwölf Minijobkräfte erforderlich.

Kostenbestandteil	Kauf 25.000 km	Kauf 30.000 km	Leasing 25.000 km	Leasing 30.000 km
Personalaufwand Minijob	112.950 €	112.950 €	112.950 €	112.950 €
Fahrzeug, Versicherung und Strom	23.072 €	23.775 €	20.419 €	21.839 €
Gesamt pro Jahr	**136.022 €**	**136.725 €**	**133.369 €**	**134.789 €**

Bei dieser Berechnung handelt es sich um einen Mindestansatz. Zusätzliche Vertretungskapazitäten für Urlaub, Krankheit oder sonstige Ausfälle sind noch nicht vollständig eingerechnet. Auch die tatsächliche tarifrechtliche Einordnung einer Beschäftigung bei der Stadt wäre vor einer Umsetzung abschließend zu prüfen.

Midijob-Modell:

Der Übergangsbereich für Midijobs reicht im Jahr 2026 von 603,01 Euro bis 2.000,00 Euro monatlich. Für die Modellrechnung wurde weiterhin ein Umfang von rund 130 Monatsstunden je eingesetzter Person zugrunde gelegt.

Kostenbestandteil	Kauf 25.000 km	Kauf 30.000 km	Leasing 25.000 km	Leasing 30.000 km
Personalaufwand Midijob	112.760 €	112.760 €	112.760 €	112.760 €
Fahrzeug, Versicherung und Strom	23.072 €	23.775 €	20.419 €	21.839 €
Gesamt pro Jahr	**135.832 €**	**136.535 €**	**133.179 €**	**134.599 €**

Auch hierbei handelt es sich um eine überschlägige Modellrechnung. Zusätzliche Vertretungsbedarfe sowie mögliche Abweichungen aufgrund der tatsächlich anzuwendenden tariflichen Vergütung sind noch nicht abschließend berücksichtigt.

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung:

Bei einer regulären sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung wurde für zwei Fahrerinnen beziehungsweise Fahrer und zwei Begleitpersonen mit jeweils 30 Wochenstunden gerechnet. Für die Fahrer wird überschlägig EG 4 TVöD-VKA, für die Begleitpersonen EG 2 TVöD-VKA angesetzt. Einschließlich Arbeitgeberanteilen und einer beispielhaften Vertretungsreserve von 15 Prozent ergibt sich ein jährlicher Personalaufwand von rund 182.230 Euro.

Kostenbestandteil	Kauf 25.000 km	Kauf 30.000 km	Leasing 25.000 km	Leasing 30.000 km
Personalaufwand inkl. Vertretungsreserve	**182.230 €**	**182.230 €**	**182.230 €**	**182.230 €**
Fahrzeug, Versicherung und Strom	**23.072 €**	**23.775 €**	**20.419 €**	**21.839 €**
Gesamt pro Jahr	**205.302 €**	**206.005 €**	**202.649 €**	**204.069 €**

Bei der personell dauerhaft abgesicherten Variante liegt der derzeit bezifferbare jährliche Aufwand damit bereits bei rund 203.000 bis 206.000 Euro.

In sämtlichen vorgenannten Berechnungen fehlen noch die bislang nicht ermittelten Kosten für die erforderliche Ladeinfrastruktur, die Errichtung geeigneter Unterstellmöglichkeiten am Bauhof, gegebenenfalls notwendige Anpassungen der Elektroinstallation sowie weitere Betriebs- und Verwaltungskosten. Bei einer Kaufvariante sind darüber hinaus Wartung, Reparaturen, Reifen und sonstiger Verschleiß zusätzlich zu berücksichtigen.

Eine mögliche Bürgerbusförderung könnte zwar den Beschaffungsaufwand für ein Fahrzeug reduzieren. Die laufenden Aufwendungen für Personal, Versicherung, Strom, Organisation, Infrastruktur und Verwaltung würden jedoch weiterhin entstehen. Da eine Förderung zudem nicht gesichert ist, kann sie für die wirtschaftliche Grundbetrachtung nicht als feste Einnahme beziehungsweise Kostenreduzierung angesetzt werden.

6.2 Chancen

Ein Bürgerbusmodell bietet grundsätzlich die Möglichkeit, die Beförderung der Kindergartenkinder stärker in eigener Verantwortung der Stadt Trendelburg zu organisieren. Die Stadt könnte Fahrzeiten, Routen, Einsatzplanung und zusätzliche Nutzungen unmittelbar beeinflussen und wäre weniger abhängig von der Preisentwicklung externer Busunternehmen.

Ein weiterer Vorteil kann in der flexibleren Nutzung des Fahrzeugs liegen. Neben der Kindergartenbeförderung kämen grundsätzlich ergänzende Bürgerfahrten, Fahrten im Rahmen der Seniorenarbeit, innerörtliche Mobilitätsangebote, Fahrten für städtische Einrichtungen sowie eine Nutzung durch örtliche Vereine in Betracht. Dadurch könnte das Fahrzeug außerhalb der Kindergartenfahrten einer breiteren kommunalen Nutzung zugeführt werden.

Zudem könnte durch den Einsatz eines Elektrofahrzeugs ein Beitrag zur Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf emissionsärmere Antriebe geleistet werden. Die Betriebskosten im Bereich Energie wären grundsätzlich kalkulierbar und abhängig vom kommunalen Strompreis. Bei einer Leasingvariante wären Wartung und Verschleiß nach den vorliegenden Angeboten bereits enthalten, wodurch einzelne Kostenpositionen planbarer wären.

Eine weitere Chance besteht in der möglichen Bürgerbusförderung. Sollte eine Förderung gewährt werden, könnte zumindest ein Fahrzeug ohne eigene Beschaffungskosten zur Verfügung gestellt werden. Dies würde die Investitionsbelastung reduzieren. Voraussetzung hierfür wären jedoch ein geeignetes Konzept, eine Interessensbekundung beziehungsweise Antragstellung sowie eine positive Einzelfallentscheidung durch die zuständigen Stellen.

6.3 Risiken

Das wesentliche Risiko des Bürgerbusmodells liegt weiterhin in der praktischen Umsetzbarkeit der Beförderung. Derzeit nutzen rund 31 Kinder das bestehende Angebot. Bei zwei Fahrzeugen könnten bei gleichzeitiger Besetzung mit jeweils einem Fahrer und einer Begleitperson rechnerisch höchstens zwölf Kinder gleichzeitig befördert werden. Durch die erforderlichen Kindersitze beziehungsweise Vollschalensitze kann sich die tatsächlich nutzbare Sitzplatzanzahl zusätzlich reduzieren. Der derzeitige Beförderungsumfang wäre daher nur durch mehrere aufeinanderfolgenden Touren darstellbar.

Durch die erforderlichen Mehrfachfahrten verlängert sich der gesamte tägliche Beförderungszeitraum. Neben der eigentlichen Fahrzeit sind bei jeder Tour das Ein- und Aussteigen sowie die ordnungsgemäße Sicherung der Kinder zu berücksichtigen. Für einzelne Kinder können hierdurch längere Wartezeiten an den Haltestellen entstehen. Gleichzeitig würden die Kinder zeitlich versetzt an den Kindertageseinrichtungen eintreffen.

Hieraus ergeben sich auch Auswirkungen auf den Personaleinsatz in den Kindertageseinrichtungen. Die ankommenden Kinder müssten bei den jeweiligen Fahrten durch Beschäftigte der Einrichtung übernommen werden. Bei mehreren zeitlich versetzten Touren würde dadurch wiederholt Personal gebunden, das während dieser Zeit nicht beziehungsweise nur eingeschränkt für die reguläre Betreuung innerhalb der Gruppen zur Verfügung steht.

Ein weiteres Risiko besteht in der zukünftigen Entwicklung der Kinderzahlen. Die derzeitige Anzahl der Nutzer stellt lediglich eine Momentaufnahme dar und kann sich mit den jeweiligen Kindergartenjahrgängen verändern. Bei steigenden Nutzerzahlen wären gegebenenfalls weitere Touren erforderlich. Sollte die Kapazität der beiden Fahrzeuge auch mit zusätzlichen Touren nicht mehr ausreichen, wäre zu prüfen, ob ein weiteres Fahrzeug einschließlich zusätzlichem Fahr- und Begleitpersonal erforderlich wird. Damit wären wiederum zusätzliche Fahrzeug-, Versicherungs-, Personal- sowie gegebenenfalls Lade- und Unterstellkosten verbunden.

Bei sinkenden Nutzerzahlen würden demgegenüber wesentliche Fixkosten des Eigenbetriebs weiterhin bestehen bleiben. Dies betrifft insbesondere die Fahrzeugkosten, Versicherungen, die geschaffene Lade- und Unterstellinfrastruktur sowie – abhängig vom gewählten Beschäftigungsmodell – die Personalkosten. Die Kosten des Bürgerbusmodells würden sich daher nicht im gleichen Verhältnis wie die Anzahl der tatsächlich beförderten Kinder reduzieren.

Ein weiteres Risiko besteht im Personalbereich. Für den gleichzeitigen Betrieb von zwei Fahrzeugen wären täglich zwei Fahrerinnen beziehungsweise Fahrer sowie zwei Begleitpersonen erforderlich. Zusätzlich müssten Vertretungsmöglichkeiten für Urlaub, Krankheit und kurzfristige Ausfälle vorhanden sein. Eine rein ehrenamtliche Lösung erscheint aufgrund des erforderlichen Personalumfangs und der bisherigen Erfahrungen bei der Gewinnung ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer nur eingeschränkt verlässlich. Bei Mini- oder Midijob-Lösungen wäre eine größere Anzahl an Beschäftigten erforderlich, während eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung mit entsprechend höheren laufenden Personalkosten verbunden wäre.

Auch die Aufsichtsfrage ist weiterhin zu berücksichtigen. Organisiert die Stadt Trendelburg die Beförderung selbst, gehören die Fahrten regelmäßig zum Aufsichtsbereich des Trägers. Aus Sicht der Verwaltung sollte daher grundsätzlich eine Begleitperson je Fahrzeug eingeplant werden, damit sich der Fahrer auf das sichere Führen des Fahrzeugs konzentrieren kann. Die vorliegenden Unterlagen bestätigen, dass eine vom Träger organisierte Beförderung regelmäßig seinem Aufsichtsbereich zuzuordnen ist.

Weitere Risiken ergeben sich aus der erforderlichen Infrastruktur. Für den Betrieb der Elektrofahrzeuge müssten geeignete Lademöglichkeiten sowie Unterstellmöglichkeiten am Bauhof geschaffen werden. Die hierfür erforderlichen baulichen und elektrotechnischen Maßnahmen sowie die damit verbundenen Investitionskosten sind derzeit noch nicht abschließend ermittelt und in den bisherigen Kostenberechnungen noch nicht vollständig enthalten.

Darüber hinaus verbleibt beim Eigenbetrieb ein dauerhafter organisatorischer Aufwand bei der Stadt. Hierzu zählen insbesondere Einsatz- und Vertretungsplanung, Wartung, Ladezustand, Reinigung, Schadensmeldungen, Fahrtenbuch, Fahrzeugkontrolle sowie die laufende Abstimmung mit den Kindertageseinrichtungen.

Schließlich ist die mögliche Förderung nicht gesichert. Die Bürgerbusförderung stellt weiterhin eine Einzelfallentscheidung dar und kann daher nicht als feste Grundlage der Finanzierung berücksichtigt werden.

7 Verwendete Unterlagen und Auskünfte

Für die Erstellung der vorliegenden Prüfung wurden insbesondere folgende Unterlagen, Angebote und Auskünfte herangezogen:

- Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Trendelburg zur Prüfung einer möglichen Alternative zum bisherigen Kindergartenbus.
- Rückmeldung der Fachaufsicht des Landkreises Kassel, Fachbereich Jugend, Fachdienst Tageseinrichtungen für Kinder und Kindertagespflege, einschließlich der übersandten Hinweise des Hessischen Ministeriums für Arbeit, Integration, Jugend und Soziales sowie der Unfallversicherungsträger.
- Informationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der Unfallkassen zur Beförderung von Kindergarten- und Schulkindern, insbesondere zu Aufsichtspflicht, Kindersicherung, Rückhaltesystemen und gesetzlichem Unfallversicherungsschutz.
- Rückmeldung und Angebote der GVV-Kommunalversicherung zur versicherungsrechtlichen Einordnung des vorgesehenen Fahrzeugs sowie zu Kfz-Haftpflichtversicherung, Kaskoversicherung und Insassenunfallversicherung.
- Kauf- und Leasingangebote für den Opel Vivaro Kombi Electric XL, 100 kW, 69 kWh Batterie, 8 Sitzplätze.
- Rücksprache mit dem Projektteam des Förderprogramms „Bürgerbus in Hessen“ zur grundsätzlichen Förderfähigkeit, zum Verfahren der Interessensbekundung und zur aktuellen Verfügbarkeit von Förderfahrzeugen (telefonischer Kontakt)
- Prüfung möglicher Förderzugänge über die Fördermittelauskunft der LEA Hessen sowie Rücksprache mit der Region Kassel-Land zur Frage einer möglichen Förderung der Fahrzeugbeschaffung (telefonischer Kontakt)
- Rücksprache mit dem Fachbereich IV der Stadt Trendelburg zur Organisation und Einsatzplanung des bestehenden Bürgerbusses.