

INFORMATIONSBROSCHÜRE

„BÜRGERBUS IN THÜRINGEN“

Inhaltliche Grundlagen

Dresden, 06.04.2019

INFORMATIONSBROSCHÜRE

„BÜRGERBUS IN THÜRINGEN“

Inhaltliche Grundlagen

Auftraggeber:

Thüringer Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft
Referat Regionalentwicklung
Werner-Seelenbinder-Str. 8
99096 Erfurt

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Str. 25
01189 Dresden

Dresden, 06.04.2019

Dokumentinformationen

Kurztitel	Informationsbroschüre „Bürgerbus in Thüringen“ – Inhaltliche Grundlagen
Auftraggeber:	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Referat Regionalentwicklung Werner-Seelenbinder-Str. 8 99096 Erfurt
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH Cunnersdorfer Straße 25 01189 Dresden
Auftrags-Nr.:	C850304
Bearbeiter:	Susanne Rebentisch, Christian Reuter
Dokument:	Informationsbroschüre_Bürgerbus_TH_nach HLV.docx

Inhalt

Abkürzungen	6
1 Vorwort	7
2 Der Bürgerbus – eine erste Einordnung.....	8
2.1 Begriffsbestimmung	8
2.2 Die Bürgerbus-Idee	8
2.3 Einbindung in ein integriertes Mobilitätsangebot.....	10
3 Rechtliche Einordnung und Rechtsgrundlagen	15
3.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Freistellungsverordnung (FrStllgV)	15
3.2 Fahrpersonalgesetz (FPersG) und Fahrpersonalverordnung (FPersV).....	19
3.3 Fahrerlaubnisverordnung (FeV)	19
3.4 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)	20
3.5 ÖPNV-Gesetz des Freistaats Thüringen (ThürÖPNVG).....	20
4 Was noch zu beachten ist	22
4.1 Weitere Rahmenbedingungen und Voraussetzungen	22
4.2 Chancen, Risiken und Grenzen von Bürgerbus-Angeboten	23
5 Der Bürgerbus in der Praxis	27
5.1 Historische Entwicklung	27
5.2 Ausgewählte Beispiele zu Bürgerbussen	27
6 Von der Idee zur Umsetzung – Bürgerbus richtig geplant	31
6.1 Wo soll der Bürgerbus fahren? – Typische Einsatzbereiche	31
6.2 Wie machen wir's? – Organisationsformen.....	32
6.3 Was machen wir? – Ausgestaltung von Bürgerbus-Verkehr	36
6.3.1 Betriebsform, Fahrtenangebot und Fahrplan	36
6.3.2 Fahrzeuge	40
6.3.3 Technische Ausstattung und Digitalisierung	44
6.3.4 Fahrpreise	45
6.3.5 Versicherungen	46
6.3.6 Betriebsorganisation	47

6.3.7	Fahrgastinformation, Eigenmarketing und Öffentlichkeitsarbeit	48
6.4	Wie teuer wird's und wer bezahlt's? – Kosten und Finanzierung	49
6.4.1	Einmalige und laufende Kosten	49
6.4.2	Finanzierungsmöglichkeiten	51
6.4.3	Steuerliche Aspekte	52
6.5	Macht Spaß! – Vereinstätigkeit und Motivation im Bürgerbus-Verein	54
7	Weiterführende Informationen und Kontakte	55
8	Literaturverzeichnis.....	58

Anhang: Ausgewählte Praxisbeispiele für Bürgerbus-Angebote

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Typische Anforderungen und Ausgestaltungsmerkmale nach Genehmigungsform	19
Tabelle 2:	Typische Einsatzbereiche für Bürgerbusse	31
Tabelle 3:	Akteure beim Bürgerbus und deren Rolle bzw. Aufgaben	33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Der Bürgerbus als Teil eines integrierten Mobilitätsangebots	11
Abbildung 2:	Prüfschema zur Anwendbarkeit des PBefG bei Bürgerbus-Verkehren	16

Abkürzungen

AZ	Aktenzeichen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
FPersG	Fahrpersonalgesetz
FPersV	Fahrpersonalverordnung
h	Stunde
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
min	Minute
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG TH	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Thüringen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 Vorwort

Thüringen steht vor großen Herausforderungen: Die demografische Entwicklung, die Digitalisierung der Gesellschaft, eine neue Arbeitswelt und veränderte Formen der Freizeitgestaltung sind nur einige Faktoren, die das Leben der Menschen in Thüringen beeinflussen. In der Folge verändern sich aber auch die Anforderungen der Bevölkerung an die Mobilität.

Der ÖPNV in Thüringen reagiert auf diese Entwicklung in angemessener Weise: Ein leistungsfähiges und vertaktetes Liniennetz im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie starke, ebenfalls vertaktete landesbedeutsame Buslinien, die nicht an Landkreisgrenzen enden, bilden ein solides und zukunftsfähiges Grundgerüst. Darüber hinaus entscheiden sich zunehmend mehr ÖPNV-Aufgabenträger, mit einem differenzierten Angebot aus konventionellen Buslinien und flexiblen, nachfragegesteuerten Rufbus-Verkehren den breit gestreuten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden. Gerade in den dünn besiedelten ländlichen Bereichen Thüringens ist dies mit dem ÖPNV jedoch nicht überall in wirtschaftlich vertretbarer Weise möglich.

In vielen ländlichen Räumen Deutschlands gehören daher ehrenamtlich organisierte Mobilitätsangebote, wie Bürgerbusse oder Bürgerautos, seit vielen Jahren zum Alltag. Sie verstehen sich als Ergänzung – nicht als Ersatz – zum regulären ÖPNV und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Mobilität und Daseinsvorsorge. Auch in Thüringen gibt es mit dem Bürgerbus Stadtroda/Schlöben und dem ehrenamtlichen Fahrdienst WERTHERmobil mittlerweile erste erfolgreiche Beispiele für bürgerschaftliches Engagement in der Mobilität. Weitere Bürgerbus-Verkehre werden diskutiert. Der Freistaat Thüringen sieht in diesen zivilgesellschaftlichen Initiativen einen erfolgversprechenden Ansatz, um die Mobilität vor Ort in einer alternden Gesellschaft konkret zu verbessern und damit den Zusammenhalt der Bürgerinnen und Bürger zu stärken und die Lebensqualität in ihrer Region zu erhalten.

Mit der Broschüre „Bürgerbus in Thüringen“ möchte die Landesregierung allen engagierten Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Kommunalpolitiker und Vertreter von Kommunalverwaltungen in Thüringen auf ihrem Weg begleiten und unterstützen. Die Broschüre zeigt auf, wie sich Bürgerbusse und andere Formen von Ehrenamtsverkehren in ein integriertes Mobilitätsangebot einordnen. Die Rechtsgrundlagen, aber auch wichtige Rahmenbedingungen und Voraussetzungen werden erläutert. Ausgewählte Beispiele zu Bürgerbus-Verkehren in anderen Bundesländern zeigen auf, wie es gehen kann. Schritt für Schritt wird dann beschrieben, wie die Idee vom Bürgerbus Wirklichkeit werden kann. Die Broschüre schließt mit einer Übersicht zu weiterführenden Informationen und Kontakten. In diesem Sinne bietet die vorliegende Broschüre allen Interessierten und Engagierten in Thüringen eine Hilfe bei der Einrichtung von Bürgerbussen.

2 Der Bürgerbus – eine erste Einordnung

2.1 Begriffsbestimmung

Der Begriff „Bürgerbus“ ist – anders als beispielsweise der Begriff „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ – nicht eindeutig definiert und auch nicht in Gesetzen und verbindlichen Regelwerken verankert. In der Praxis wird der Begriff daher nicht konsistent verwendet. So kommt es vor, dass nicht alle Mobilitätsangebote, die wesentliche Merkmale von Bürgerbussen aufweisen, auch als „Bürgerbus“ bezeichnet werden, während umgekehrt sogenannte Bürgerbus-Verkehre sehr unterschiedlich ausgestaltet sein können.

Die vorliegende Broschüre versteht den Bürgerbus als ein Mobilitätsangebot des Nahverkehrs, das **auf bürgerschaftlicher Initiative gründet**. Dessen Aufgabe ist es, das Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu ergänzen, ohne diesen zu ersetzen oder Konkurrenz zu sein. Das Fahrtenangebot (Relationen, Fahrplan) kann auf bestimmte Zielgruppen (z. B. Senioren) oder Mobilitätsbedürfnisse (z. B. Einkauf und Erledigung) ausgerichtet sein, sollte aber nach Möglichkeit keine Bevölkerungsgruppe ausschließen.

Da der Bürgerbus das Prinzip von „Nachfragebündelung und Kollektivbeförderung“ verfolgt und häufig auch nur ortsfeste Haltestelle bedient, ist er dem ÖPNV sehr ähnlich und grenzt sich somit deutlich vom Taxiverkehr (Individualbeförderung, Haustür-Bedienung) ab. Von öffentlichen oder halböffentlichen kommunalen Fahrdiensten unterscheidet er sich u. a. dadurch, dass hier die öffentliche Hand und nicht unmittelbar die Bürgerschaft initiativ wird, auch wenn ehrenamtliches Fahrpersonal zum Einsatz kommt. Dennoch wird auch ein Bürgerbus-Angebot in der Regel in Absprache mit der Gemeinde und dem örtlichen Verkehrsunternehmen organisiert. Die Anforderungen an das Fahrpersonal in beiden Fällen geringer sind als im konventionellen ÖPNV, ist der Einsatz von ehrenamtlichem Fahrerpersonal möglich.

Neben der Mobilitätsangebotsform selbst wird auch das eingesetzte Fahrzeug (meist ein Kleinbus) als „Bürgerbus“ bezeichnet.

2.2 Die Bürgerbus-Idee

Hintergrund

In Deutschland ist die Mobilität – gerade im ländlichen Raum – sehr stark auf den (eigenen) Pkw ausgerichtet. Abgesehen von der Schülerbeförderung spielt der ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl eine untergeordnete Rolle, wobei die Entwicklung über viele Jahre hinweg durch eine Abwärtsspirale gekennzeichnet war: Auf eine rückläufige Nachfrage wurde mit einer Reduzierung des ÖPNV-Angebots reagiert, was wiederum die Nachfrage weiter sinken ließ. Letztlich bleiben dann fast nur noch sogenannte „Zwangsnutzer“ übrig, die den ÖPNV nutzen müssen, weil sie keinen

Zugriff auf einen Pkw oder andere Alternativen haben. In eingeschränkter Form war diese Entwicklung zum Teil auch in den Randbereichen größerer Städte und deren verdichtetem Umland zu beobachten. Im Zusammenspiel mit der demografisch und gesellschaftlich getriebenen Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse (vgl. 1) wurde die Lücke zwischen Mobilitätsbedarf und Mobilitätsangebot immer größer.

Das Problem wurde mittlerweile erkannt und die ÖPNV-Verantwortlichen sind bemüht, dieser Entwicklung über die Einführung differenzierter Bedienungskonzepte und neuer Angebotsformen im ÖPNV entgegenzuwirken. Dazu gehören:

- a) Bündelung der Nachfrage auf aufkommensstarken ÖPNV-Achsen, die regelmäßig mit der Bahn oder dem Regionalbus im 1h- oder 2h-Takt bedient werden.¹
- b) Einführung sogenannter „flexibler Bedienungsformen“² im ÖPNV in den verbleibenden Räumen zwischen den ÖPNV-Achsen. Sie ermöglichen gegenüber dem klassischen Regionalbus ein deutlich größeres Fahrtenangebot und oftmals auch kürzere Fahrzeiten. Die Fahrgäste müssen jedoch vor Fahrtbeginn ihre Fahrtwünsche anmelden, weshalb der „Rufbus“ bedarfsorientiert nur dann fährt, wenn auch tatsächlich jemand mitfahren möchte. Trotz der Angebotsverbesserung lassen sich die Betriebskosten auf diese Weise begrenzen.

Trotz der positiven Entwicklungen stößt die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV-Angebots in der Fläche aber immer wieder an Grenzen der wirtschaftlichen Vertretbarkeit. Denn auch mit flexible Bedienungsformen lassen sich Fahrtwünsche häufig nicht bündeln, so dass pro Fahrt nur ein oder zwei Fahrgäste über relativ lange Strecken befördert werden. Das führt beim Verkehrsunternehmen zu hohen ungedeckten Kosten, die vom ÖPNV-Aufgabenträger ausgeglichen werden müssten. Zwischen dem verkehrspolitischen Ziel, auch für solche im ÖPNV schlecht zu bündelnden Mobilitätsbedürfnisse eine Alternative zum Pkw zu bieten, und dem Anspruch, dies unter Abwägung gesamtgesellschaftlicher Interessen auch wirtschaftlich vertretbar zu tun, verbleibt also eine Lücke.

Die Bürgerbus-Idee

Für diese Lücke, die der kommerzielle Anbietermarkt nicht füllen wird und die auch die öffentliche Hand nicht schließen können, kann der Bürgerbus ein geeignetes Mobilitätsangebot darstellen. Die Bürgerbus-Idee folgt dabei dem **Prinzip der Subsidiarität**³, wonach die Bürgerschaft mit ihrem zivilgesellschaftlichen Engage-

¹ Der Freistaat Thüringen stellt als Aufgabenträger für den SPNV an allen Wochentagen ein tagesdurchgängiges Fahrtenangebot im SPNV bereit, so dass auf den Bahnstrecken im Land mindestens alle zwei Stunden, häufig sogar mindestens stündlich (oder dichter) eine Fahrtmöglichkeit besteht. Zudem wird auf eine gute Verknüpfung der SPNV-Linien mit möglichst kurzen Umsteigezeiten geachtet. Darüber hinaus unterstützt der Freistaat die Landkreise als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV bei der Einrichtung sogenannter „landesbedeutsamer Buslinien“. Diese sollen auf wichtigen Relationen abseits der Bahnachsen ein schnelles und vertaktetes Busangebot über Kreisgrenzen hinweg sicherstellen.

² In der Praxis häufig als „Anrufbus“, „Rufbus“ oder „Anrufsammeltaxi (AST)“ bezeichnet.

³ Selbstbestimmung, Eigenverantwortung und Entfaltung der Fähigkeiten des Individuums

ment stärker in die Gestaltung von lokalen Mobilitätsangebote eingebunden wird:

Bürger fahren für Bürger!

Bürgerinnen und Bürger mit zeitlichen Freiräumen leisten auf diese Weise einen Beitrag zum Gemeinwohl. Mit ihrem Engagement gewährleisten sie, dass ihre Mitbürger ohne geeignete Mobilitätsalternativen zum regulären ÖPNV (zum Beispiel einen eigenen Pkw) weiterhin am öffentlichen Leben teilhaben können. Das bedeutet, selbständig Einkäufe zu erledigen, zum Arzt, zum Friseur oder zum Friedhof zu fahren oder auch an Veranstaltungen teilzunehmen. Auch Gäste und Besucher können von dem Mobilitätsangebot profitieren, wenn beispielsweise touristisch interessante Ziele angebunden werden. Damit leistet der Bürgerbus auch einen wichtigen Beitrag zur Sicherung lokaler Versorgungsstrukturen und zur Stärkung der lokalen Wirtschaft.

2.3 Einbindung in ein integriertes Mobilitätsangebot

Der Bürgerbus als Baustein in einem integrierten Mobilitätsangebot

Neben dem regulären ÖPNV-Angebot aus Bahn, Stadt- bzw. Regionalbus (in einigen größeren Städten auch noch Straßenbahn), flexiblen Mobilitätsangeboten und dem Taxi bietet der Mobilitätsmarkt heute eine Reihe von weiteren öffentlich oder halböffentlich zugängliche „**Alternative Mobilitätsangebote**“.

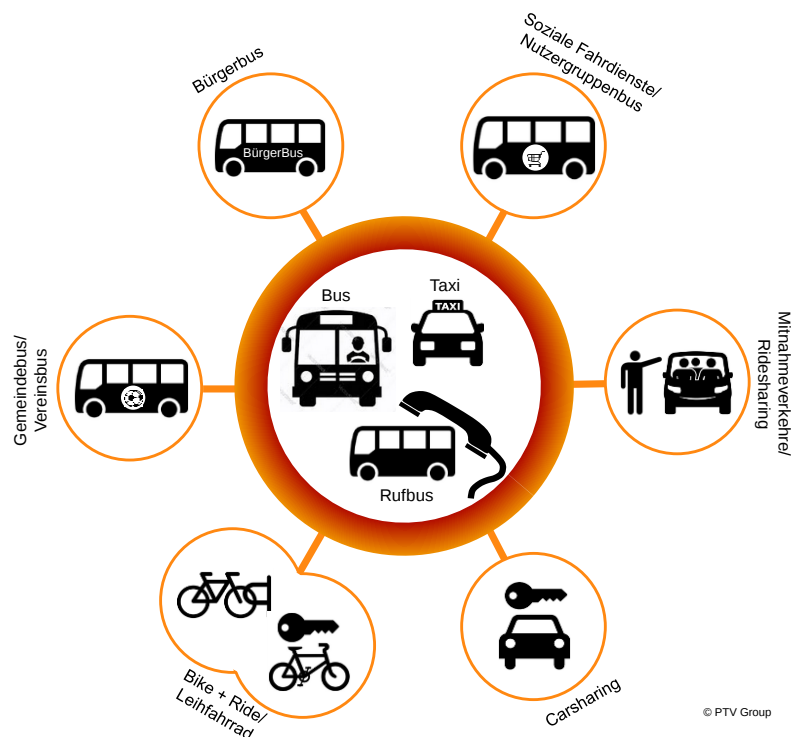
Hierzu⁴ zählen:

- **Öffentliche oder halböffentliche Fahrdienste von Kommunen oder sozialen Trägern**, die auf bestimmte Bevölkerungsgruppen oder Fahrtzwecke ausgerichtet sind (zum Beispiel Einkaufsbus/Marktfahrten, Arzt- bzw. Patientenbus, Theaterbus usw.). Kennzeichen dieser Angebote ist, dass es meist einen institutionellen Träger und – im Unterschied zum ÖPNV – mehrere Finanzierungspartner (zumeist die Nutznießer der zusätzlichen Kunden, Patienten, Besucher) gibt, und dass mit der Durchführung der Fahrten häufig ein Taxi- oder Busunternehmen beauftragt ist. Es gibt auch Modelle, bei denen der **Fahrdienst mit ehrenamtlichem Fahrpersonal** durchgeführt wird; Fahrzeughalter und Organisator des Fahrdienstes ist dann häufig die Gemeinde oder eine andere Institution (z. B. Kirchengemeinde), so dass sich das Fahrpersonal weitgehend auf den Fahrdienst konzentrieren kann. Diese Form kann eine „Einstieglösung“ für die ehrenamtliche Personenbeförderung sein, da für den reinen Fahrdienst in der Regel nur eine begrenzte Zahl an ehrenamtlichem Personal (< 10 Personen) benötigt wird.
- **Angebote der selbstorganisierten Mobilität:**
 - **Öffentliche Mitnahmeverkehre auf privater Basis** (Ridesharing), zum Beispiel über Fahrgemeinschaften (Berufspendler, Veranstaltungsbesucher) organisiert oder als spontane Mitnahme auf Basis von prominent platzierten „Mitfahrbänken“, an denen sich Fahrtanbieter und Fahrtnutzer treffen. Öffentliche Mitnahmeverkehre auf gewerblicher Basis (Rideselling) sind in

⁴ in Anlehnung an BMVI (2016)

Deutschland aufgrund der Spielräume, die das PBefG zulässt, entweder verboten oder an Auflagen geknüpft; zugelassene Anbieter beschränkten sich auf Großstädte.

- **Carsharing** wird in größeren Städten üblicherweise über einen kommerziellen Anbieter organisiert. In kleineren Städten und im ländlichen Raum findet man aber auch Carsharing auf privater, nicht-kommerzieller Basis in Form von „Autogemeinschaften“ zur Nutzung von privaten oder einem Verein gehörenden Pkw. Im weiteren Sinne zählen hierzu auch **Gemeinde- oder Vereinsbusse**, bei denen eine Kommune ein Fahrzeug (meist einen Kleinbus) für die geteilte Nutzung durch ortsansässige Vereine oder soziale Einrichtungen vorhält.
- **Bikesharing** über öffentliche Fahrradverleihsysteme ist im Wesentlichen auf Großstädte beschränkt, während im ländlichen Raum, vor allem in Tourismusregionen, der traditionelle Fahrradverleih dominiert.
- **Multifunktionale Mobilitätsangebote** verknüpfen mehrere Mobilitätsangebote miteinander und nutzen dabei die gleichen Fahrzeuge, nur eben zu unterschiedlichen Zeiten (z. B. Nutzung eines Fahrzeugs für Carsharing, einen ehrenamtlichen Fahrdienst und als Poolfahrzeug von Verwaltungen oder Betrieben). Der Vorteil dieser Organisationsform ist es, dass die teure Ressource „Fahrzeug“ mehrfach genutzt wird, damit gleichmäßiger ausgelastet ist und sich schneller rentiert.



© PTV Group

Abbildung 1: Der Bürgerbus als Teil eines integrierten Mobilitätsangebots

In diesem System ordnet sich der **Bürgerbus** zwischen dem regulären ÖPNV, dem Taxiverkehr und gegebenenfalls bestehenden öffentlichen oder halböffentlichen Fahrdiensten von Kommunen oder sozialen Trägern ein. Aufgabe dieser Angebotsformen ist es, den ÖPNV dort zu ergänzen, wo weder kommerzielle Anbieter noch die öffentliche Hand ein geeignetes Fahrtenangebot bereitstellen können (vgl. 2.2). Formalrechtlich bestimmt sich die Einordnung aus der Tatsache, ob der Bürgerbus-Verkehr unter das PBefG fällt oder nicht (vgl. 3.1).

Bei der Integration in das Gesamtangebot ist auf möglichst nahtlose Mobilitätsketten zu achten. Zudem sind Konkurrenzsituationen zu anderen Mobilitätsangeboten, vor allem zum regulären ÖPNV und zum Taxiverkehr, zu vermeiden (siehe unten).

Die Einbindung in ein integriertes Mobilitätsangebot bedeutet dabei:

- **Ergänzung des ÖPNV-Grundangebots, kein Ersatz!**
- **Abstimmung der Bürgerbus-Verkehre mit dem regulären ÖPNV und Abgrenzung gegenüber dem Taxigewerbe** (siehe Vermeidung von Konkurrenzsituationen).
- **Räumliche und zeitliche Verknüpfung mit den übrigen Mobilitätsangeboten, aber auch mit privaten Verkehrsmitteln wie Pkw und Fahrrad** (u. a. durch die Einrichtung gemeinsamer Haltestellen bzw. die Bedienung von Stationen der privat organisierten Mobilität, Abstimmung von Fahrplänen usw.).
- Gegebenenfalls auch **tarifliche Integration** der Bürgerbus-Verkehre in den örtlichen ÖPNV- oder Verbundtarif (Anerkennung von ÖPNV-Zeitfahrtscheinen, vermeiden von Zusatzkosten für die Fahrgäste beim Umstieg vom/zum regulären ÖPNV).

Um die Integration von Bürgerbussen in das öffentlich zugängliche Mobilitätsangebot einer Region sicherzustellen und die Bedeutung des zivilgesellschaftlichen Angebots zu unterstreichen, empfiehlt sich, sowohl für bestehende als auch für zu erwartende Bürgerbus-Angebote, eine **Aufnahme in den Nahverkehrsplan**. Im Nahverkehrsplan legt der ÖPNV-Aufgabenträger seine Anforderungen an das ÖPNV-Angebot und Umfang der ÖPNV-Verkehre in seinem Zuständigkeitsbereich fest.

Vermeidung von Konkurrenzsituationen

Aufgrund seiner typischen Angebotsmerkmale (Linie, in der Regel Fahrplan, (Klein-) Bus) nimmt die Bevölkerung den Bürgerbus als Teil des ÖPNV-Angebots wahr. Da er in den meisten Fällen auch dem PBefG unterliegt, ist eine **Abstimmung von Bürgerbus-Verkehr und regulärem ÖPNV** unabdingbar. Nicht zuletzt ist das örtliche Verkehrsunternehmen häufig ein wichtiger Partner des Bürgerbus-Vereins, der beispielsweise bei der Betriebsorganisation unterstützen, die Linienkonzession beantragen bzw. halten und die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge übernehmen kann. Konkurrenzsituationen mit dem regulären ÖPNV entstehen in der Regel nicht, wenn zum Beispiel Parallelangebote durch das gegenseitige Abgrenzen von Bedienungsbereichen

lationen bzw. -gebieten und Bedienungszeiten vermieden oder zeitliche Mindestabstände zwischen Regionalbus- und Bürgerbusfahrten festgelegt werden.

Es kommt auch immer wieder vor, dass der **Bürgerbus als Konkurrenz zum örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe** empfunden wird. Hierzu sollte man wissen, dass Taxi- und Mietwagenunternehmen nach dem PBefG keinen Rechtsanspruch auf Konkurrenzschutz durch andere Formen der Personenbeförderung haben. Proteste der Taxi- und Mietwagenunternehmer oder gerichtliche Klagen lassen sich jedoch vermeiden, wenn Bürgerbus-Vereine und Kommunen frühzeitig das Gespräch mit den betroffenen Unternehmen suchen. Damit wird das Ziel verfolgt, Transparenz zu schaffen und Interessen auszugleichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Leistungen von Bürgerbus und Taxi- bzw. Mietwagengewerbe deutlich voneinander unterscheiden:

- Ein Taxi kann der Kunde jederzeit und kurzfristig bestellen (keine Fahrplanbindung). Er bestimmt Start und Zielpunkt der Fahrt, wird von Tür zu Tür gebracht (keine Haltestellenbindung) und hat einen Anspruch darauf, alleine im Fahrzeug befördert zu werden (keine Kollektivbeförderung). Dafür bezahlt der den vergleichsweise hohen Taxitarif.
- Der Bürgerbus dagegen ist dem regulären ÖPNV sehr viel ähnlicher. Es gibt keinen Anspruch auf Alleinbeförderung und in den meisten Fällen werden nur Haltestellen bedient. Es gibt einen Fahrplan mit Relationen und Betriebszeiten. Wenn der Bürgerbus als Bedarfsverkehr organisiert ist, sind relativ lange Anmeldefristen zu beachten. Dafür ist der Fahrpreis deutlich günstiger als der Taxitarif und orientiert sich meist am örtlichen ÖPNV-Tarif.
- Mietwagenverkehre wiederum dürfen nur Beförderungsaufträge ausführen, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Die Mitnahme von an einer Haltestelle wartenden Fahrgästen ist somit ausgeschlossen.
- Aufgrund dieser Angebotsmerkmale nehmen die Bürger den Bürgerbus als ÖPNV-Angebot und nicht als Alternative zum Taxi oder Mietwagen wahr. Zudem zeigt die Erfahrung in Regionen mit Bürgerbus-Verkehren, dass Bürgerbus-Fahrgäste aufgrund der im Vergleich zum ÖPNV hohen Taxitarife nicht automatisch zu Taxikunden würden, wenn es den Bürgerbus nicht (mehr) gäbe.
- Sollte die Darstellung der sachlichen Abgrenzung beider Mobilitätsangebote nicht ausreichen, um die Bedenken von Taxi- und Mietwagenunternehmern auszuräumen, kann zusätzlich eine deutlichere Abgrenzung vereinbart werden, in dem beim Bürgerbus eine Haustür-Bedienung oder eine Tür-zu-Tür-Beförderung explizit ausgeschlossen wird. Die Fahrgäste können beispielweise darauf hingewiesen werden, dass Krankenfahrten der Krankenkassen für anspruchsberechtigte Patienten – eine wichtige Einnahmequelle für Taxi-

und Mietwagenunternehmen im ländlichen Raum – ausschließlich vom Taxi- und Mietwagenunternehmen durchgeführt werden.

3 Rechtliche Einordnung und Rechtsgrundlagen

Bei der Einrichtung und beim Betrieb von Bürgerbussen sind die in Deutschland geltenden rechtlichen Regelungen zur Genehmigung und Durchführung von Personenbeförderung sowie weitere verkehrsrechtliche Regelungen zu beachten. Bundeseinheitlich geregelt sind das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das Fahrpersonalgesetz (FPersG), die Fahrpersonalverordnung (FPersV) sowie die Fahrerlaubnisverordnung (FeV). Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) wiederum ist ein Landesgesetz, welches u. a. die Zuständigkeiten im ÖPNV innerhalb des Freistaats regelt. Darüber hinaus sind noch Regelungen des Versicherungs- oder Schadensersatzrechts zu beachten.

3.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Freistellungsverordnung (FrStllgV)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die **entgeltliche** oder **geschäftsmäßige** Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen (O-Bussen) und **Kraftfahrzeugen** (§ 1, Absatz 1 PBefG). Entsprechende Verkehre benötigen eine Genehmigung (§ 2 PBefG), denn das Gesetz folgt dem Grundsatz des „Verbots der Doppelbedienung“. Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre durchführen, sollen auf diese Weise vor Konkurrenz geschützt werden. Mit der Genehmigung erhält der Inhaber das Recht zur exklusiven wirtschaftlichen Nutzung der Linie (Verwertung der Einnahmen). Damit hat er wirtschaftliche Planungssicherheit und garantiert im Gegenzug ein entsprechendes Fahrtenangebot. Zudem enthält das PBefG zahlreiche Regelungen zur Gewährleistung und einer ordnungsgemäßen Personenbeförderung. Nicht dem PBefG unterliegen u. a. Beförderungen mit **Personenkraftwagen**, wenn diese **unentgeltlich** sind oder das Gesamtentgelt die **Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt** (§ 1, Absatz 2 PBefG, Satz 1), und zwar auch dann, wenn diese geschäftsmäßig sind.

Das PBefG ist also *die* maßgebende Rechtsvorschrift für Bürgerbus-Verkehre in Deutschland. Um entscheiden zu können, ob ein Bürgerbus-Verkehr dem PBefG unterliegt oder nicht, sind zunächst einmal die grundlegenden Rechtsbegriffe zu klären:

- „Geschäftsmäßig“ ist eine Personenbeförderung, wenn diese nicht nur einmalig, sondern mit der Absicht einer mehrfachen Wiederholung durchgeführt wird.
- Eine „entgeltliche“ Personenbeförderung ist gegeben, wenn der Beförderer ein wirtschaftliches Interesse an der Personenbeförderung hat (Gewinnerzielungsabsicht) und die Beförderung durch eine Gegenleistung abgegolten wird. Diese Gegenleistung kann ein von den beförderten Personen zu zahlender Fahrpreis sein (unmittelbares Entgelt), aber auch eine Fahrzeugförderung oder ein Betriebskostenzuschuss der Gemeinde (mittelbares Entgelt). Geldspenden oder Sponsorengelder betrifft dies in der Regel nicht.

- Unter „Kraftfahrzeuge“ im Sinne des PBefG fallen neben Kraftomnibussen zur Beförderung von neun oder mehr Fahrgästen (zuzüglich Fahrzeugführer) auch Personenkraftwagen, die zur Beförderung von bis zu acht Fahrgästen (zuzüglich Fahrzeugführer) geeignet und bestimmt sind.

Welche Konsequenzen haben diese Festlegungen nun für die Einordnung von Bürgerbus-Verkehren in das Personenbeförderungsgesetz?

Unstrittig ist, dass Bürgerbus-Verkehre aufgrund der Regelmäßigkeit der Fahrten (Wiederholungsabsicht) als geschäftsmäßig gelten.

Als nächstes ist zu klären, ob die Beförderung mit Personenkraftwagen (bis 8 Sitzplätze + Fahrer) oder Kraftomnibussen (ab 9 Sitzplätze + Fahrer) durchgeführt wird. In aller Regel werden nur normale Pkw oder Kleinbusse, die nicht mehr als acht Fahrgastsitzplätze haben, als Bürgerbusse eingesetzt (vgl. 3.3 und 6.3.2).

Da auch diese Fahrzeuge unter das PBefG fallen, bleibt als letztes und maßgebendes Kriterium, für die Anwendung des PBefG bei einem Bürgerbus-Verkehr somit nur noch die Höhe des Fahrtentgelts: Übersteigt das Gesamtentgelt der Fahrt (Nutzungsentgelt der beförderten Personen, Zuschüsse, Spenden usw.) die Betriebskosten, kommt das PBefG zur Anwendung. Falls nicht, so ist der Bürgerbusverkehr genehmigungsfrei.⁵

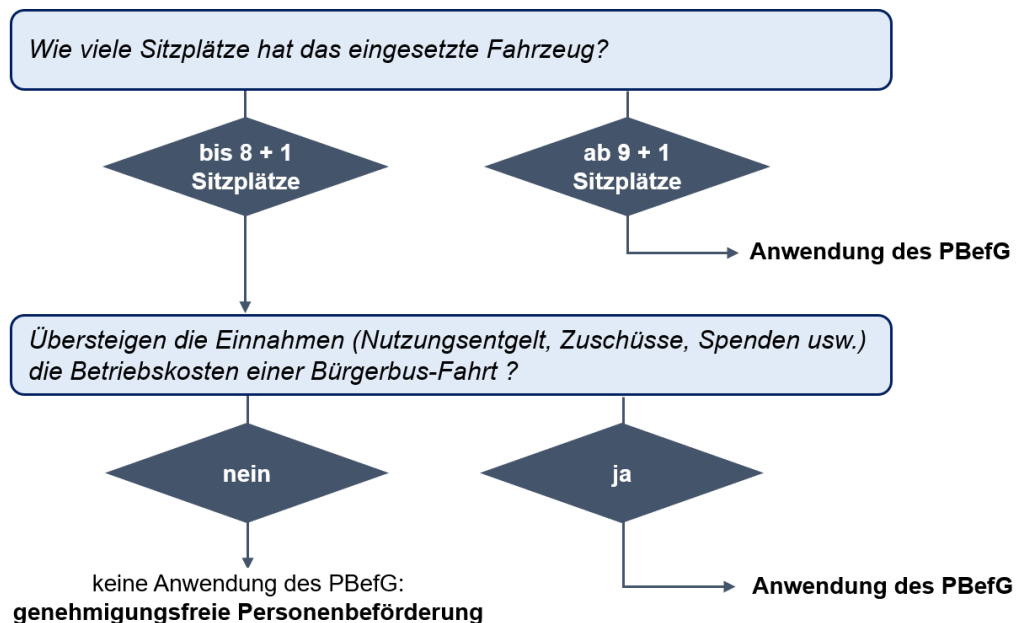


Abbildung 2: Prüfschema zur Anwendbarkeit des PBefG bei Bürgerbus-Verkehren

Die Freistellungsverordnung⁶ (FrStllgV), in der Kriterien festgelegt sind, ab wann eine Personenbeförderung nicht dem PBefG unterliegt, hat mit der Novellierung des PBefG vom 1. Januar 2013 an Bedeutung verloren, da jetzt im Gesetz klargestellt ist, dass

⁵ JANSEN e a. (2015)

⁶ Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes

jegliche geschäftsmäßige Personenbeförderung mit Personenkraftwagen – und davon ist bei Bürgerbussen auszugehen – dem PBefG unterliegt, sobald das Beförderungs-entgelt die Betriebskosten der Fahrt übersteigt (s. o.). Damit ist auch die in der FrStllgV genannte Begrenzung auf Verkehre mit Pkw, die einschließlich Fahrzeugführer maximal sechs Personen befördern können (§ 1 FrStllgV: 5 Sitzplätze + Fahrer), keine Hürde mehr für Bürgerbus-Verkehre.

In den Fällen, in denen das PBefG Anwendung findet, ist u. a. zu unterscheiden nach

- a) **Linienverkehren** (§ 42 PBefG), die regelmäßig zu festen Zeiten zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten verkehren, auf denen Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können und die ohne Einschränkung allen Personen offenstehen, sowie
- b) **Sonderformen des Linienverkehrs** (§ 43 PBefG), die unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung nur bestimmte Personengruppen befördern, z. B.:
 - Berufstätige zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr)
 - Schüler zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten)
 - Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten)
 - Theaterbesucher

Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf dieser Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.

Theoretisch käme auch eine Genehmigung als Mietwagenverkehr nach § 49 PBefG in Betracht. In der Praxis kommt dies jedoch nicht vor, da der Mietwagenverkehr einer strengen Reglementierung unterliegt was die Mietsache, den Personenkreis und den Fahrzeugeinsatz betrifft.

Wenn ein Bürgerbus-Verkehr eine Liniengenehmigung nach PBefG erfordert, kann der Bürgerbus-Verein eine **eigene Konzession** beantragen. Der Verein tritt dann als eigenständiges Verkehrsunternehmen auf. Er muss dabei eine Reihe von Anforderungen erbringen, welche die Möglichkeiten eines ehrenamtlichen Vereins häufig übersteigen. Dies beginnt beim Antragsverfahren und reicht bis zu der Anforderung, dass ein Vorstandsmitglied die Sach- und Fachkundeprüfung für Personenkraftverkehr nachweisen muss. In vielerlei Hinsicht einfacher ist es hingegen, wenn das örtliche Nahverkehrsunternehmen die Linienkonzession erwirbt oder bereits hält und der **Bürgerbus-Verein im Unterauftrag des Verkehrsunternehmens** tätig ist. Voraussetzung ist jedoch, dass das Verkehrsunternehmen zu einer Kooperation bereit ist.

Querschnittsauswertung zur Rechtsform von Bürgerbus-Verkehren

Die weit überwiegende Mehrzahl der Bürgerbus-Verkehre in Deutschland ist nach dem PBefG und hier in der Regel als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt. Gründe hierfür sind vor allem die eingesetzten Fahrzeuge (bis 8 Fahrgastplätze),

das Vermeiden von Konkurrenzsituationen mit dem örtlichen ÖPNV-Unternehmen sowie die besseren Möglichkeiten zur Integration in den ÖPNV (Einbindung in die ÖPNV-Finanzierung, Fördertatbestände, ÖPNV-Tarifanwendung usw.).

Fällt der geplante Bürgerbus unter die Genehmigungspflicht des PBefG, leiten sich hieraus für den Bürgerbus-Verein eine Reihe von Pflichten ab:

- **Betriebspflicht** (§ 21 PBefG): Der für den Bürgerbus genehmigte Verkehr muss gefahren werden. Dies gilt auch in folgenden Fällen:
 - a) schlechte Witterung (Ausnahme: bei Gefahr für Leib und Leben von Fahrzeuginsassen)
 - b) keine mitfahrenden Fahrgäste (Ausnahme: genehmigter flexibler Bedarfsverkehr)
 - c) kein Fahrpersonal

Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Betriebspflicht vollständig oder teilweise sowie dauerhaft oder zeitweise auf dessen Antrag hin entbinden, wenn ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist (z. B. aufgrund von Krankheit/Ausfall des Fahrpersonals).

- **Beförderungspflicht** (§ 22 PBefG): Die Beförderungspflicht besagt, dass jeder Fahrgast mitgenommen werden muss, sofern die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, dies mit dem eingesetzten Fahrzeug möglich ist und die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann.⁷
- **Tarifpflicht** (§ 39 PBefG): Aufgrund der Tarifpflicht müssen die Beförderungsentgelte und -bedingungen genehmigt und dem Fahrgast vor Antritt der Fahrt bekannt gemacht werden, z. B. durch einen Aushang an der Haltestelle und im Fahrzeug.
- **Fahrplanpflicht** (§ 40 PBefG): Der Fahrplan ist genehmigungspflichtig und muss eingehalten werden. Auch Änderungen sind der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Geregelt ist zudem, welche Informationen der Fahrplan enthalten muss.

Die folgende Tabelle 1 gibt eine Übersicht zu den typischen Ausgestaltungsmerkmalen je nach Rechts- und Genehmigungsform.

⁷ Beispiel: Ein Fahrgast kann nicht zahlen oder die Sicherheit anderer Fahrgäste ist gefährdet oder die maximal zulässige Anzahl an beförderten Personen im Fahrzeug würde überschritten.

Merkmal	Bürgerbus nach PBefG		Genehmigungsfreier Bürgerbus
Fahrzeuggröße	Pkw oder Kleinbus (bis 8 Sitzplätze + Fahrer)		
Betriebsform	Linienverkehr nach festem Fahrplan oder vollflexible bzw. teilweise flexible Fahrten mit Fahrtwunschvoranmeldung		liniengebunden oder vollflexibel
Nutzergruppe	Öffentlichkeit	bestimmte Personengruppen/Fahrtzwecke	je nach Ausgestaltung
Liniengenehmigung	§ 42 PBefG	§ 43 PBefG (Ausnahme)	keine
Pflichten	Betriebspflicht Beförderungspflicht Tariffpflicht Fahrplanpflicht		bzgl. PBefG keine
Erhebung Fahrpreis	ja		nein bzw. ja (ohne Kostendeckung)
Abstimmung mit örtlichen Verkehrsunternehmen	erforderlich (Einordnung in Linienkonzessionen, Abstimmung der Aufgabenverteilung)		nicht erforderlich, aber empfehlenswert
Führerschein zur Personenbeförderung	erforderlich		nicht erforderlich

eigene Darstellung in Anlehnung an SCHIEFELBUSCH, M. (2015), S. 17

Tabelle 1: Typische Anforderungen und Ausgestaltungsmerkmale nach Genehmigungsform

3.2 Fahrpersonalgesetz (FPersG) und Fahrpersonalverordnung (FPersV)

Über das Fahrpersonalgesetz (FPersG) und die Fahrpersonalverordnung (FPersV) sind unter anderem die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals und die Nachweispflichten (Dienstplan, Fahrtenbuch und Fahrtenschreiber) geregelt. Gesetz und Verordnung gelten jedoch **nicht für Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen, wie sie üblicherweise in Bürgerbus-Verkehren eingesetzt werden (§ 1 FPersV)**. Dennoch sollte der Bürgerbus-Verein darauf achten, dass zur Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden und Fahrer nicht länger als vier Stunden am Stück Dienst leisten.

3.3 Fahrerlaubnisverordnung (FeV)

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) regelt – unabhängig davon, ob es sich um einen genehmigungspflichtigen oder -freien Bürgerbus-Verkehr handelt – unter anderem die Fahrerlaubnis für die unterschiedlichen Fahrzeugklassen (§ 6 FeV). Mit einem Pkw-Führerschein der Klasse B können Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen (zzgl. Fahrer) und bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht gefahren werden. Das ist für Bürgerbus-Verkehre in der Regel ausreichend. Für Fahrzeuge, die schwerer sind oder mehr Sitzplätze haben, ist ein Busführerschein erforderlich.

In der FeV ist auch die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Linienverkehr gemäß §§ 42, 43 PBefG geregelt (§ 48 FeV). Für die Personenbeförderung von maxi-

mal acht Fahrgästen gelten geringere Anforderungen; hier wird ein sogenannter **Kleiner Personenbeförderungsschein** („Kleiner P-Schein“) benötigt.

Notwendige **Voraussetzungen** für einen Kleinen P-Schein sind:

- Mindestalter 21 Jahre
- EU-Führerschein (alten Führerschein eventuell umtauschen) und mindestens zwei Jahre im Besitz eines Führerscheins der Klasse B (oder vergleichbar)
(Die alten Pkw- Führerscheine der DDR und der BRD erlauben das Führen bis zu 7,5 Tonnen und die Mitnahme von bis zu acht Fahrgästen. Sie entsprechen der höheren Klasse C1.)

Für den Antrag muss der Fahrer folgende **Nachweise** erbringen:

- gültiger Personalausweis oder Reisepass
- Lichtbild
- aktuelles polizeiliches Führungszeugnis – Belegart 0 (Null)
- Auskunft aus dem Verkehrszentralregister Flensburg
- Bescheinigung über eine arbeits- oder betriebsmedizinische Untersuchung nach „Grundsatz 25“ oder eine ärztliche Untersuchung nach § 48 Abs. 4 Nr. 3 und 4 Fahrerlaubnisverordnung:
 - Eignungsbescheinigung (max. ein Jahr alt)
 - ärztliche Bescheinigung über das Sehvermögen (max. zwei Jahre alt)
 - leistungspsychologisches Gutachten zur Leistungs- und Reaktionsfähigkeit

3.4 **Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)**

Die Bestimmungen der BOKraft gelten für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder O-Bussen befördern, damit also auch für Bürgerbus-Verkehre, allerdings nur wenn sie den Vorschriften des PBefG unterliegen. Die BOKraft konkretisiert u. a. die Anforderungen an die Betriebsleitung, den Fahrdienst und das Fahrpersonal, die Beförderungspflicht sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der eingesetzten Fahrzeuge. Lediglich ein Teil der Regelungen betrifft den Bürgerbus im PBefG. Diese sollten den Aktiven im Bürgerbus-Betrieb jedoch bekannt sein und eingehalten werden.

3.5 **ÖPNV-Gesetz des Freistaats Thüringen (ThürÖPNVG)**

Das ThürÖPNVG regelt die rechtlichen Zuständigkeiten im ÖPNV und damit auch die Grundlagen der Finanzierung im Freistaat Thüringen. Demnach sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und somit ein Ansprechpartner in grundlegenden Organisations- und Finanzierungsfra-

gen. Dies kann beispielweise relevant sein, wenn ein Bürgerbus-Angebot Aufgaben des regulären ÖPNV übernimmt. Ungeachtet dessen empfiehlt es sich, einen geplanten Bürgerbus-Verkehr mit dem ÖPNV-Aufgabenträger abzustimmen, um eine bestmögliche Integration in das bestehende ÖPNV-Angebot zu erreichen.

4 Was noch zu beachten ist ...

4.1 Weitere Rahmenbedingungen und Voraussetzungen

Initiative aus der Bevölkerung

Bürgerbus „von oben“, zum Beispiel auf Initiative der Politik oder der Verwaltung, funktioniert nicht! Die Initiative für ein Bürgerbus-Angebot muss immer aus der Bevölkerung herauskommen! Benötigt werden zu Beginn zwei bis drei Personen, die sich dem Projekt „mit ganzem Herzen“ widmen. Ihr Engagement ist wichtig, um einen Bürgerbus-Verein zu gründen, um genügend Mitstreiter zu finden (unter anderem für den ehrenamtlichen Fahrdienst) und das Angebot in den ersten zwei bis drei Jahren aufzubauen und zu etablieren. Der Arbeitsaufwand für diese Initiative sollte nicht unterschätzt werden. Eine gewisse Bekanntheit der Initiatoren vor Ort und eine gute Vernetzung mit anderen Vereinen ist dabei hilfreich.

Bereitschaft zum ehrenamtlichen Engagement

Die Bereitschaft, sich bürgerschaftlich zu betätigen, ist erfahrungsgemäß sehr abhängig vom sozialen Gefüge vor Ort und besonders davon, welcher Stellenwert seitens der Politik und der Bevölkerung einem ehrenamtlichen Engagement beigemessen wird. Wenn es diesbezüglich wenig vergleichbare oder gar negative Erfahrungen gibt, sind diese Einflussfaktoren im Vorhinein nur schwer zu bewerten.

Auffällig ist beispielsweise, dass Bürgerbus-Angebote in den westlichen Bundesländern eine sehr viel längere Tradition haben und sehr viel verbreiteter sind als in den östlichen Bundesländern (vgl. 5). Dazu beigetragen haben möglicherweise eine unterschiedliche Anreiz- und Förderpolitik, ein nicht selten besseres ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum der östlichen Bundesländer, aber auch grundsätzliche Mentalitätsunterschiede. Die Notwendigkeit, initiativ zu werden, wurde bzw. wird in den östlichen Bundesländern möglicherweise weniger stark empfunden als im Westen.

Entscheidend für den Erfolg einer Bürgerbus-Initiative ist, dass genügend Mitglieder gewonnen werden können, die bereit sind, den ehrenamtlichen Fahrdienst zu übernehmen. Erfahrungen aus bisherigen Bürgerbus-Verkehren zeigen, dass zum Start des Projekts mindestens 20 bis 25 Personen als Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung stehen sollten, wenn ein regelmäßiger Fahrdienst an allen Werktagen der Woche angeboten werden soll. Beschränkt sich das Fahrtenangebot auf Einzeltage unter der Woche, reicht auch ein kleinerer Fahrerpool.

Da der Bürgerbus vom ehrenamtlichen Engagement der Vereinsmitglieder lebt, ist es wichtig, deren Ziele und Beweggründe für das Engagement von Anfang an zu berücksichtigen. Diese können sehr unterschiedlich sein: Neben karitativen Motiven (Verbesserung der Lebensqualität vor Ort) besteht häufig der Wunsch, ein gemeinschaftliches

Projekt zu unterstützen und am gesellschaftlichen Leben vor Ort teilzuhaben. Im Gegenzug wird eine gewisse gesellschaftliche Anerkennung erwartet.

Geeignetes Fahrpersonal

Wichtig ist nicht nur, eine ausreichende Zahl von Freiwilligen für den Fahrdienst zu finden. Die betreffenden Personen müssen bei den nach dem PBefG genehmigten Bürgerbus-Verkehren auch die formalen und gesundheitlichen Anforderungen an die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erfüllen (umgangssprachlich auch „Kleiner Personenbeförderungsschein“ genannt, vgl. 3.3). Darüber hinaus sollten die Fahrerinnen und Fahrer kommunikativ sein. Sie vertreten den Bürgerbus nach außen und bilden die Schnittstelle zum Fahrgast. Sie sollten daher Fragen zum Fahrpreis sowie zu Fahrplan und ÖPNV-Anschlüssen beantworten können und es nicht zuletzt auch verstehen, neue Mitglieder für den Bürgerbus-Verein zu begeistern.

Ist dies sichergestellt, zeigen die Erfahrungen, dass eine Fahrt mit dem Bürgerbus von den meisten Nutzern als Erlebnis wahrgenommen wird – und zwar viel stärker als eine vergleichbare Fahrt im regulären ÖPNV. Dazu trägt bei, dass Fahrer und Fahrgäste sich meistens schon kennen oder zumindest schnell in Kontakt miteinander kommen. Nicht zuletzt schafft das kleine Fahrzeug eine kommunikative Atmosphäre, die ein normaler Linienbus in dem Maße normalerweise nicht bietet.

4.2 Chancen, Risiken und Grenzen von Bürgerbus-Angeboten

Bürgerbus-Angebote eröffnen große **Chancen** für die von ihnen profitierenden Regionen. Die Chancen beschränken sich nicht nur auf greifbare Verbesserungen der Mobilität der Bevölkerung vor Ort. Es wird immer wieder deutlich, dass sich aus der gemeinsamen Arbeit ein Gemeinschaftsgefühl entwickelt. Das wiederum stärkt das Selbstbewusstsein der örtlichen Bürgerschaft und bewirkt eine stärkere Identifikation mit der Heimat. Der soziale Zusammenhalt in der Region wird gefördert.

Viele Bürgerbus-Verkehre sind bereits seit Jahren etabliert und gehören zum festen Mobilitätsangebot in der jeweiligen Region. Eine Auswertung des Vereins Pro Bürgerbus NRW e.V. aus dem Jahr 2010 ergab, dass von bundesweit 167 gegründeten Bürgerbus-Projekten lediglich 13 (ca. 8 Prozent) eingestellt werden mussten.⁸

Das bedeutet aber nicht, dass jedes Bürgerbus-Projekt automatisch erfolgreich verläuft. Schaut man sich die mittlerweile eingestellten oder eingeschränkten Bürgerbus-Projekten an, dann lassen folgende **Risiken** erkennen:

- **Der Bürgerbus ist nicht rechtssicher gestaltet.**

In Abschnitt 2.3 wurde bereits erläutert, welche Rechtsgrundlagen für den Bürgerbus relevant sind und wie vor allem eine genehmigungsrechtliche Einordnung nach dem PBefG erfolgen kann. Wird hier nicht sauber gearbeitet, drohen Klagen gegen den Bürgerbus. In der Gründungs- und Planungsphase empfiehlt sich da-

⁸ PRO BÜRGERBUS NRW (2010)

her eine intensive Abstimmung mit den örtlichen Bus- und Taxiunternehmen, um die Interessen und Geschäftsfelder gegeneinander abzugrenzen und Konkurrenzsituationen zu vermeiden. Ein Bürgerbus funktioniert nur im Sinne eines gemeinsamen Miteinanders aller Mobilitätsanbieter vor Ort.

In Bad Liebenzell (Baden-Württemberg) verkehrt seit 2013 das Bürger-Rufauto, das den ÖPNV in der Gemeinde und Umgebung ergänzen sollte. Die Tür-zu-Tür-Verkehre wurden im Rahmen eines Klageverfahrens eingeschränkt. Die 11. Kammer des Verwaltungsgerichts Karlsruhe hatte am 29. August 2017 entschieden, dass der Betrieb des Bürger-Rufautos einzustellen sei, da das Fahrtenangebot nach Ansicht des Gerichts über die Funktion von Zubringerverkehre zum regulären öffentlichen Verkehr hinausgeht.⁹ Der Betrieb wurde mittlerweile wieder aufgenommen. Das Revisionsverfahren war zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie noch anhängig (AZ: 11 K 2695/15).

Per Unterlassungserklärung wurde der Betrieb des „Stör-Express“ im Jahr 2010 beendet. Das Angebot wurde 2000 im Landkreis Steinburg (Schleswig-Holstein) gegründet. Es beförderte bis zu seiner Einstellung ca. 33.000 Fahrgäste. Darunter befanden sich vor allem Jugendliche, die das Angebot nutzten, um sicher und preisgünstig zu Diskotheken und anderen Feierlichkeiten im Landkreis zu gelangen.¹⁰ Nach 10-jähriger Duldung wurde ein weiterer Betrieb aufgrund des Verstoßes gegen das PBefG durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein untersagt.¹¹

➤ **Die rechtlichen und/oder finanziellen Risiken werden als Hürde empfunden.**

Zwar ist der Bürgerbus-Betrieb im Vergleich zum ÖPNV relativ preiswert. Es fallen dennoch Kosten an, die gedeckt werden müssen, z. B. Fahrzeugbeschaffungskosten (falls keine Fahrzeugförderung erfolgt), Kosten für die Grundausstattung der Bürgerbus-Initiative oder laufende Betriebskosten. Zur Finanzierung liegt es nahe, ein Beförderungsentgelt von den Fahrgästen zu erheben. Dann handelt es sich jedoch um eine entgeltliche Personenbeförderung, die nach PBefG genehmigungspflichtig ist, sobald das Entgelt die Betriebskosten je Fahrt übersteigt (vgl. 3.1). Das PBefG stellt in diesem Fall hohe Anforderungen an den Betreiber des Beförderungsangebots und ohne regelmäßige Einnahmen wird es mit der Finanzierung schwierig. Fehlt es hier an organisatorischer und/oder finanzieller Unterstützung durch Dritte (z. B. Gemeinde oder Verkehrsunternehmen), kann dies durchaus eine Hürde für ehrenamtliches Engagement sein.

➤ **Es fehlt am Bedarf und an der Akzeptanz in der Bevölkerung.**

Nichts ist frustrierender für engagierte Gründungsmitglieder, wenn ein Bürgerbus von der Bevölkerung nicht in Anspruch genommen wird. Genaue Überlegungen

⁹ VERWALTUNGSGERICHT KARLSRUHE (2017)

¹⁰ NORDDEUTSCHE RUNDSCHAU (2010)

¹¹ NORDDEUTSCHE RUNDSCHAU (2011)

bei der Planung des Angebots sind daher eine wichtige Voraussetzung, um den Bedarf zu treffen und eine möglichst breite Akzeptanz zu erreichen:

- Wann und wo besteht ein Mobilitätsbedarf?
- Welche Bevölkerungsgruppen sollen angesprochen werden?
- Reicht die zu erwartenden Nachfrage für einen Bürgerbus?
- Welche Fahrtziele haben die Bürgerbus-Nutzer und an welchen Tagen bzw. zu welchen Zeiten benötigen sie ein Mobilitätsangebot?

Nur ein Bürgerbus, der die Mobilitätsbedürfnisse tatsächlich abdeckt, wird von der Bevölkerung akzeptiert und hat Aussicht auf Erfolg.

Der Bürgerbus Schmalensee-Belau wurde im Rahmen der Zukunftswerkstatt als Projekt der Gemeinde ins Leben gerufen. Der Bus startete im Januar 2017 und wurde bereits zum 31.07.2017 aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt. Während der Betriebsphase nutzen lediglich 51 Personen dieses Angebot.¹² Vermutlich nutzen die Bürger in Schmalensee und Belau bereits vorhandene Netzwerke für privat organisierte Mitfahrmöglichkeiten.¹³

■ **Die Gründungsinitiative kommt nicht aus der Bevölkerung.**

Der Bürgerbus ist ein Mobilitätsangebot von „Bürgern für Bürger“. Denn anders als ein reguläres ÖPNV-Angebot, das entweder von einem Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht oder von einer Kommune „bestellt“ und damit auch bezahlt wird, kann ein Bürgerbus nicht von einer Gemeinde- oder Kreisverwaltung geplant oder von einem Gemeinderat bzw. einem Kreistag beschlossen werden. Politik und Verwaltung können zwar zur Gründung eines Bürgerbus-Vereins anregen, die Initiative muss jedoch aus der örtlichen Bürgerschaft kommen. Ist dies nicht gegeben, kann auch hier eine zu geringe Nachfrage der Grund für die Einstellung des Bürgerbus-Verkehrs sein.

Die Bürgerbus-Verkehre in Waldbüttelbrunn bei Würzburg¹⁴, Ochtmissen bei Lüneburg¹⁵ oder auch der „Schleifenbus“ in Selters¹⁶ wurden ebenfalls aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt, in Waldbüttelbrunn trotz intensiver Bewerbung. Gemein ist diesen Projekten, dass die Gründungsinitiative nicht von einem Bürgerbusverein vorangetrieben wurde. (Waldbüttelbrunn: Initiative des Gemeinderats; Ochtmissen: Initiative einer Einzelperson; Selters: Initiative des Gemeinderats, Betrieb durch ein Reisebusunternehmen).

¹² KIELER NACHRICHTEN (2017a)

¹³ KIELER NACHRICHTEN (2017b)

¹⁴ WÜRZBURG WIKI (2015)

¹⁵ LZonline (2014a) und (2014b)

¹⁶ RHEIN-ZEITUNG (2016)

► **Der Bürgerbus-Initiative fehlen Mitwirkende.**

Gerade für langjährig agierende Bürgerbus-Initiativen ist die Akquise neuer ehrenamtlicher Fahrer von hoher Bedeutung (vgl. 4.1). Hier spielen das Umfeld und das Netzwerk der Bürgerbus-Initiative eine wichtige Rolle. Auch wenn ein Bürgerbus-Projekt erfolgreich startet, muss jederzeit damit gerechnet werden, dass das Engagement der Freiwilligen nachlässt oder dass es schlicht an Nachwuchs fehlt, um das Projekt weiterhin betreiben zu können. Die Bewerbung des Engagements kann generell aber auch mit Unterstützung durch Dritte erfolgen.

Der Bürgerbusverein Altenbeken musste den Betrieb trotz positiver Fahrgastzahlen und gestiegenen Einnahmen im Juni 2013 einstellen, da keine Fahrer gefunden werden konnten.¹⁷ Gleiches droht dem Bürgerbus in Scheeßel, welcher seit sechs Jahren mit ca. 20 Fahrern aktiv ist. Allerdings sind sechs bis acht Ehrenamtler zum Ende des Jahres 2018 von ihrer Fahrtätigkeit zurückgetreten. Unter den neuen Gegebenheiten wäre ein Betrieb nicht mehr möglich.¹⁸

► **Freiwilligkeit und Ehrenamt haben auch Grenzen.**

Da sie auf Freiwilligkeit beruhen, können ehrenamtliche Verkehrsangebote nur eine Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot sein. Die Erfahrungen zeigen, dass bürgerschaftliches Engagement im Allgemeinen aus einer intakten Gemeinschaftskultur entspringt und an eine ausgeglichene Sozialstruktur gebunden ist. Wo es das nicht gibt, fehlt es meist auch an der Bereitschaft, sich in die Gemeinschaft einzubringen. Sind diese Voraussetzungen jedoch gegeben, kann das Engagement auch für ehrenamtliche Mobilitätsangebote wie den Bürgerbus genutzt werden. Aber neben dem Thema „Mobilität“ gibt es noch viele weitere öffentliche Belange, die auf zivilgesellschaftliches Engagement bauen und die mindestens ebenso wichtig sind wie ein gutes Mobilitätsangebot. Zu nennen sind hier vor allem Einrichtungen mit sozialen und karitativen Zielen bis hin zur Altenpflege, die ihre Aufgaben ohne Ehrenamtler nicht erfüllen können. Allerdings ist die Bereitschaft der Bevölkerung, sich ehrenamtlich zu engagieren, nicht unbegrenzt und irgendwann sind auch die Kräfte des engagiertesten Ehrenamtlichen erschöpft. Dieses Risiko wird größer, wenn in Zeiten knapper öffentlicher Kassen das Ehrenamt von der öffentlichen Hand als bequemes Ausstiegsszenario aus den Aufgaben der Daseinsvorsorge missverstanden und überstrapaziert wird. Hier ist also vor Ort sehr genau abzuwägen, was über das Ehrenamt leistbar ist und wo die Grenzen liegen.

¹⁷ Fahrgastverband PRO BAHN (2013)

¹⁸ ROTENBURGER RUNDSCHAU (2018)

5 Der Bürgerbus in der Praxis

5.1 Historische Entwicklung

Die Bürgerbus-Idee stammt ursprünglich aus Großbritannien („people's bus“). Das „voluntary transport scheme“ in Birmingham war das erste ehrenamtlich getragene Busprojekt, das als solches von einer breiteren Öffentlichkeit wahrgenommen wurde. Bis in die frühen 80er-Jahre entwickelten sich schließlich mehrere hundert ehrenamtliche Verkehrsprojekte in Großbritannien.

1977 entstand dann mit dem Buurtbus Berkenswoude in der Provinz Zuid-Holland das erste Bürgerbus-Angebot in den Niederlanden. Der Buurtbus Berkenswoude besteht mittlerweile seit über 40 Jahren. Er war Vorbild für viele weitere Bürgerbus-Verkehre in den Niederlanden.

Der erste Bürgerbus in Deutschland entstand 1985 bei Ahaus in Nordrhein-Westfalen. Ab Mitte der 1990er Jahre verbreitete sich die Bürgerbus-Idee in ganz Deutschland, überwiegend jedoch in den alten Bundesländern (vgl. hierzu auch Kapitel: Bereitschaft zum ehrenamtlichen Engagement).

5.2 Ausgewählte Beispiele zu Bürgerbussen

Mittlerweile gibt es fast 400 Bürgerbus-Verkehre in Deutschland, sowohl im ländlichen Raum als auch in größeren Städten, vor allem in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Niedersachsen. Sowohl die Einsatzräume der Bürgerbusse als auch Organisation und Gestaltung der Verkehre unterscheiden sich dabei zum Teil erheblich. Nachfolgend werden zehn Praxisbeispiele für Bürgerbus-Verkehre kurz vorgestellt. Mehr Informationen zu den Beispielen enthalten die Steckbriefe im Anhang dieser Broschüre. Berücksichtigt werden sollte, dass sich die Lösungen nicht direkt auf andere Situationen übertragen lassen, da jedes Bürgerbus-Projekt und der Raum, in dem der Bürgerbus etabliert werden soll, seine eigene spezielle Charakteristik aufweist, für die jeweils eigene Lösungen gefunden werden müssen. Die Praxisbeispiele zeigen jedoch, wie groß die Bandbreite der Möglichkeiten in Bezug auf dieses Thema ist.

➤ Beispiel: Elektrobus Oberreichenbach (Baden-Württemberg)
Elektroantrieb, ohne Fahrplan, Tür-zu-Tür-Bedienung, Rufbus

Die Gemeinde Oberreichenbach initiierte das Elektro-Bürgerauto in enger Zusammenarbeit mit den Bürgern, um den Bewohnern der Ortsteile die Möglichkeit zu geben, die Infrastruktureinrichtungen in der Gemeinde und in den Nachbargemeinden auch ohne eigenen Pkw zu erreichen. Ziel des Projekts ist es, die Mobilität in der Region nachhaltig und ökologisch zu gestalten und dem demografischen Wandel in

der Region zu begegnen. Für Elektromobilität hat man sich entschieden, um ein Zeichen für aktiven Umweltschutz zu setzen und umweltfreundliche Elektromobilität für jeden erlebbar zu machen (Multiplikatorwirkung).

➤ Beispiel: Bürgerbus Blankenhagen (Mecklenburg-Vorpommern)
Einkaufsverkehr, Sondertarif

Trotz finanzieller Einschränkungen und geringem ÖPNV-Angebot, wollten die Gemeinden Poppendorf, Klein Kussewitz und Blankenhagen ihren Bürgern ein Basisangebot an Mobilität ermöglichen. Einmal in der Woche fährt nun der Bürgerbus seine Fahrgäste zu einem nahegelegenen Einkaufszentrum, damit auch Personen ohne eigenen Pkw dort ihre Einkäufe erledigen können. Darüber hinaus soll der Bürgerbus auch den Zusammenhalt innerhalb und zwischen den Gemeinden stärken. So wird der Bus u. a. regelmäßig für Ausflüge und andere Unternehmungen genutzt.

➤ Beispiel: Bäderlinie Hannoversch Münden (Niedersachsen)
mittlere Siedlungsdichte, temporäre Lösung

Als sich im März 2015 immer noch kein Investor für das Hallenbad in Hannoversch Münden fand, wurde mithilfe des Arbeitskreises Nachbarschaftshilfe in Reinhardshagen eine temporäre Bürgerbuslinie eingerichtet, um den Bürgern von Hannoversch Münden ein Besuch im benachbarten Hallenbad Reinhardshagen zu ermöglichen. Dieses Beispiel zeigt besonders deutlich die Möglichkeiten von gemeindeübergreifendem Engagement.

➤ Beispiel: Bürgerbus Amelinghausen (Niedersachsen)
Angebot nur Mitglieder des Bürgerbusvereins, nicht in ÖPNV integriert, Sondertarif

Der Bürgerbus ging aus einem Pilotprojekt der Samtgemeinde Amelinghausen hervor. Nach einer zweijährigen Projektphase gründete sich Anfang 2015 der Verein „Bürgerbus der Samtgemeinde Amelinghausen e. V.“. Um die rechtlichen und organisatorischen Anforderungen des PBefG nicht anwenden zu müssen, befördert der Bürgerbus allerdings nur Vereinsmitglieder. In der Folge traten zahlreiche Bürger dem Verein bei und die Mitgliederzahl stieg rasch von anfangs 47 auf heute über 200 Vereinsmitglieder.

➤ Bürgerbus Achim (Niedersachsen)
mittlere Siedlungsdichte, Linienbetrieb

Nach einer Informationsveranstaltung zum Bürgerbus-Prinzip durch die Stadt Achim und den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) im Jahr 2010 begannen zehn Bürger mit der Gründung eines Bürgerbusvereins. Mittlerweile hat der Verein 98 Mitglieder, darunter 44 Fahrer, und befördert jährlich 34.000 Fahrgäste. Somit konnten das öffentliche Nahverkehrsnetz ergänzt und Lücken im Fahrplan geschlossen

werden –eine Verbesserung der Lebensqualität für die Achimer Bürger.

➤ Bürgerbus Eschede (Niedersachsen)
„klassisches“ Bürgerbus-Konzept

Ebenfalls mit dem Ziel, Angebotslücken im ÖPNV zu schließen, wurde der Bürgerbusverein Eschede e. V. gegründet. Die regelmäßigen Busverkehre verbinden Eschede und seine umliegenden Ortschaften. Der Bürgerbus fährt unter Linienkonzession des Regionalbusunternehmens CeBus GmbH. Aus der Zusammenarbeit aktiver Bürger, der Gemeinde, der CeBus GmbH und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen entstand somit ein ehrenamtlich getragenes und dennoch zuverlässiges Nahverkehrsangebot.

➤ Bürgerbus Essen-Haarzopf/Margarethenhöhe/Rüttenscheid (HMR) (Nordrhein-Westfalen)
hohe Siedlungsdichte, besondere Vereinsorganisation

Der „Bürgerbus Essen HMR“ ist einer der wenigen Bürgerbus-Verkehre in Deutschland, die im (groß-) städtischen Umfeld betrieben werden. Auf einer Nebenrelation zwischen zwei Ortsteilen und einem Klinikstandort eingesetzt, schließt er eine Lücke im Essener Nahverkehrsnetz, die durch das städtische Verkehrsunternehmen nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Im Linienvverlauf gibt es jedoch mehrere Verknüpfungspunkte mit dem Stadtbahn-, Straßenbahn- und Stadtbusnetz.

➤ Seniorenbus Kirchberg (Rheinland-Pfalz)
auf Bedürfnisse der Senioren zugeschnitten, besonderer Betreiber

Aufgrund eines neuen Einkaufszentrums am Rande der Stadt Kirchberg mussten mehrere Geschäfte in der Innenstadt schließen. Dadurch entstanden vor allem bei den Kirchberger Senioren Mobilitätsbedürfnisse, die durch das vorhandene ÖPNV-Angebot nicht abgedeckt waren. Daraufhin initiierte die Gemeinde in Zusammenarbeit mit der Diakonie-Sozialstation einen „Seniorenbus“ als Bürgerbus, der jedoch allen Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht.

➤ Bürgerbus Vogtland (Sachsen)
besondere Vereinsorganisation (regionaler Verein für mehrere Bürgerbusse)

Seit März 2017 bedient der Bürgerbus Vogtland über drei Linien die Gemeinden Adorf, Bad Elster und Lengenfeld. Eine Besonderheit an diesem Konzept ist die gemeindeübergreifende Organisation des Verkehrs durch den Bürgerbusverein Vogtland e.V. Damit reagiert man zum einen auf die sinkenden Bevölkerungszahlen, da sich für getrennte Bürgerbusvereine in den drei Gemeinden vermutlich zu wenige ehrenamtliche Fahrer gefunden hätten; nun werden die Potenziale gebündelt. Zum anderen lassen sich so die begrenzten ÖPNV-Finanzierungsmittel im Vogtlandkreis

gezielt einsetzen.

➤ Bürgerbus Ladelund (Schleswig-Holstein)

gemischtes Betriebskonzept (Linien- und Rufbus, Innerort- und Außerortsverkehr)

Der Verein Bürgerbus Ladelund e. V. wurde im Jahr 2014 als Reaktion auf ein unattraktives ÖPNV-Angebot gegründet, das vornehmlich auf die Schülerbeförderung ausgerichtet ist und die Mobilitätsbedürfnisse vor allem älterer Menschen nur unzureichend berücksichtigt. Ging es zunächst um die Anbindung der Gemeinde Ladelund an das nächstgelegene Grundzentrum Leck, übernahm der Bürgerbus recht bald auch die Bedienung kleinerer Orte im nahen Umland sowie die Innerorterschließung in Leck. Der Verein hat heute mehr als 30 Mitglieder. Wurden im Jahr 2014 „nur“ durchschnittlich 63 Fahrgäste/Tag befördert, waren es in 2017 bereits 84 Fahrgäste/Tag.

➤ PatientMobil (Baden-Württemberg)

Beförderung von mobilitätseingeschränkten Patienten mit einem E-Fahrzeug

Das Projekt PatientMobil ist eine Initiative der Gesundheitsnetz Süd (GNS) eG, um mobilitätseingeschränkten Personen, die nicht mit dem eigenen Pkw fahren oder den Linienbus nutzen können, ein Besuch beim Arzt zu ermöglichen. Durch die Beschränkung auf diese spezielle Nutzergruppe sind Beförderungsbedarf und Reichweite begrenzt. Die Nachfrage lässt sich daher gut mit einem Elektro-Pkw und zwei ehrenamtlichen Fahrern bewältigen.

6 Von der Idee zur Umsetzung – Bürgerbus richtig geplant

6.1 Wo soll der Bürgerbus fahren? – Typische Einsatzbereiche

Bürgerbusse werden üblicherweise in Räumen und/oder in Zeiten eingesetzt, in denen eine regelmäßige Nachfrage besteht, die aber für ein klassisches ÖPNV-Angebot (Linienverkehr oder flexible Bedienungsformen) zu gering und daher nicht wirtschaftlich vertretbar zu bedienen ist. Da üblicherweise Fahrzeuge mit maximal acht Fahrgastplätzen und Fahrpersonal ohne Busführerschein zum Einsatz kommen, kommen Relationen mit einem regelmäßig höheren Fahrgastaufkommen als Einsatzbereich nicht in Frage. Bürgerbusse finden sich daher hauptsächlich im ländlichen Raum. Aber auch Beispiele aus Großstädten sind bekannt.

Die folgende **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt typische Einsatzbereiche für Bürgerbusse:

Ländlicher Raum	Städtischer Raum
- innerörtliche Feinerschließung von größeren Orten - Anbindung abseits gelegener Ortschaften und Streusiedlungen an den Hauptort und an den regionalen Linienverkehr von Bahn und Bus - Bereiche, in denen die Topographie oder die Straßenverhältnisse den Einsatz von Standardbussen nicht zulassen	- innerörtliche bzw. lokale Feinerschließung in Klein- und Großstädten - Anbindung von Zielen, die außerhalb des regulären ÖPNV-Liniennetzes liegen - Anbindung abseits gelegener Ortsteile - Ausrichtung des Fahrtenangebots auf die Bedürfnisse bestimmter Bevölkerungsgruppen oder Verkehrszwecke - Bereiche, in denen die Topographie oder die Straßenverhältnisse den Einsatz von Standardbussen nicht zulassen

Tabelle 2: Typische Einsatzbereiche für Bürgerbusse

Größe und Abgrenzung des Bedienungsgebiets sollten sich am Mobilitätsbedarf der Bevölkerung sowie am Fahrerpotenzial orientieren. Die Verwaltungsgrenzen von Gemeinden oder Landkreisen sollten nicht beschränkend wirken.

Als begrenzende Faktoren sind ein ausreichendes Nachfragepotenzial und die Verfügbarkeit einer ausreichenden Anzahl von Fahrern zu berücksichtigen:

- Soll der Bürgerbus **täglich von Montag bis Freitag** fahren, sollte das Bedienungsgebiet als Anhaltswert **mindestens 7.500 Einwohner** (alle Altersgruppen) umfassen¹⁹. Bei dieser Gebietsgröße ist es auch realistisch, dass die mindestens benötigten 20 aktiven Fahrer gewonnen werden können.
- Soll der Bürgerbus nur an **einzelnen Wochentagen** fahren, kann das Bedienungsgebiet auch kleiner sein, sollte jedoch als Anhaltswert **mindestens**

¹⁹ SCHIEFLBUSCH (2015) und RHEINLAND-PFÄLZISCHES MINISTERIUM DES INNERN, FÜR SPORT UND INFRASTRUKTUR (2013)

5.000 Einwohner umfassen²⁰. Bei kleineren Orten ist es in der Regel schwierig, ausreichend freiwillige Fahrer zu motivieren.

Die genannten Anhaltswerte sind nicht bindend. Werden sie jedoch unterschritten, empfiehlt es sich, die Vor-Ort-Möglichkeiten im Detail auszuloten.

Praxisbeispiel Bürgerbus Poppendorf, Klein Kussewitz, Blankenhagen (Mecklenburg-Vorpommern): In den drei Gemeinden, die der Bürgerbus bedient, leben rund 2.500 Menschen. Die Bevölkerungsdichte ist mit nur 46 Einwohnern je km² sehr gering.

Praxisbeispiel Bürgerbus Essen HMR (Nordrhein-Westfalen): Der Bürgerbus Essen HMR ist einer der wenigen Bürgerbus-Verkehre in einer deutschen Großstadt. Im Bedienungsgebiet leben rd. 14.000 Menschen. Die Bevölkerungsdichte ist mit rund 2.500 Einwohnern je km² sehr hoch.

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Raumtyp

Von den 52 ausgewerteten Praxisbeispielen befinden sich drei Viertel im ländlichen Raum, die übrigen vor allem in verdichteten und damit stärker städtisch geprägten Räumen. Zwei Beispiele befinden sich Großstädten (Essen, Stuttgart).

6.2 Wie machen wir's? – Organisationsformen

Die Auswertung der Praxisbeispiele hat gezeigt, dass unter Berücksichtigung des bestehenden Rechtsrahmens (vgl. 3) je nach örtlichen Randbedingungen und Akteurskonstellation vor Ort unterschiedliche Möglichkeiten für die Organisation von Bürgerbus-Angeboten bestehen. Aus der Idee „Bürgerbus“ entsteht jedoch nur dann ein erfolgreiches Verkehrsangebot, wenn alle Beteiligte eng zusammenarbeiten. Zunächst werden daher die wichtigsten beteiligten **Akteure und ihre Rollen und möglichen Aufgaben** kurz vorgestellt (vgl. Tabelle 3). Anschließend folgt eine Darstellung **möglicher Organisationsformen bzw. Trägerschaften**, die in der Praxis häufig Anwendung finden.

Akteur	Rolle und mögliche Aufgaben
Bürgerbus-Verein	■ Rolle: Einrichtung und Organisation des Betriebs ■ Werbung von ehrenamtlichem Fahrpersonal und Betreuung der Vereinsmitglieder ■ Personaleinsatz/Fahrdienstplanung, bei Rufbus-Betrieb: Fahrtwunschdisposition ■ Fahrzeugpflege ■ Abrechnung mit Verkehrsunternehmen Gemeinde und Finanzamt
Gemeinde	■ Rolle A: ideeller und organisatorischer Unterstützer der Bürgerbus-Idee

²⁰ WAGNER (2012)

Akteur	Rolle und mögliche Aufgaben
	➤ politische Unterstützung der Idee ➤ Förderung/Anerkennung der ehrenamtlichen Tätigkeit ➤ Bereitstellung der Infrastruktur, z. B. von Vereinsräumlichkeiten ➤ Rolle B: Finanzierungspartner des Bürgerbus-Vereins: ➤ Unterstützung bei der Organisation und Finanzierung der Fahrzeuge ➤ finanzieller Ausgleich eines möglichen Betriebsdefizits ➤ Bereitstellung eines Fahrzeugs, das neben dem Bürgerbus-Verkehr bzw. einem ehrenamtlichen Fahrdienst auch anderen Funktionen dient, z. B. Carsharing (geteilte Fahrzeuge) ➤ Rolle C: Rechtsträger des Bürgerbus-Angebots ➤ Fahrzeughalter einschl. Fahrzeugversicherungen ➤ ggf. betriebliche Abrechnung mit dem Finanzamt
Landkreis	➤ Rolle: Ansprechpartner in wichtigen ÖPNV-Fragen ➤ ÖPNV-Finanzierung ➤ Unterstützung bei der Organisation und Finanzierung der Fahrzeuge ➤ finanzieller Ausgleich eines möglichen Betriebsdefizits
Örtliches ÖPNV-Unternehmen	➤ Rolle A: Bereitstellung des ÖPNV-Grundangebots → Abstimmung der Verkehrsangebote ÖPNV ↔ Bürgerbus ➤ Rolle B (optional): Kooperationspartner des Bürgerbus-Vereins ➤ Beschaffung der Liniengenehmigung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (Thüringer Landesverwaltungsamt, Referat 520) ➤ Halter der Linienkonzession ➤ Fahrzeughalter einschl. Fahrzeugversicherungen bzw. Teilen von gemeinsam genutzten Fahrzeugen (Kleinbus) ➤ ggf. betriebliche Abrechnung mit Gemeinde und Finanzamt
Genehmigungsbehörde	➤ Erteilung der Liniengenehmigung nach PBefG (sofern kein freigestellter Verkehr)
Sonstige Partner	➤ Rolle: vor allem Ko-Finanzierungspartner ➤ Sponsoring Fahrzeug, Betrieb und Vereinsleben ➤ Fahrzeugwerbung

Tabelle 3: Akteure beim Bürgerbus und deren Rolle bzw. Aufgaben

Um eine reibungslose Zusammenarbeit der Akteure sicherzustellen, braucht es eine geeignete **Organisationsform**. In diesem Zusammenhang ist festzulegen, wer **Rechtsträger** des Bürgerbus-Verkehrs ist. Für die Kooperation der Akteure gibt es unterschiedliche Möglichkeiten der Organisation:

➤ **Option 1: Eingetragener Bürgerbus-Verein (e. V.)**

Die gängigste Organisationsform ist der eingetragene Bürgerbus-Verein als Rechtsträger. Näheres zu den Rechten und Pflichten eines Vereins regeln die §§ 21 bis 79 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB). Der satzungsgemäße Vereinszweck nach dem BGB ist die Durchführung des Bürgerbus-Verkehrs mit allen

dazugehörigen Aufgaben. Vereinsmitglieder sind alle Aktiven und ggf. weitere natürliche oder juristische Personen.

Vorteil: Der Bürgerbus-Verein ist eigenverantwortlich und auch im juristischen Sinne eine eigenständige Rechtspersönlichkeit. Er kann Rechtsgeschäfte im Namen des Bürgerbus-Projekts abschließen, zum Beispiel, um ein Fahrzeug zu beschaffen, ein Konto zu eröffnen, Versicherungen abzuschließen (vgl. 6.3.5) oder mit Sponsoren zu verhandeln.

Nachteil: Der Bürgerbus-Verein muss den Pflichten, die sich aus der Vereinsgründung und dem Vereinszweck ergeben, nachkommen und diese personell und finanziell abdecken.

Praxisbeispiel Bürgerbus Ladelund (Schleswig-Holstein): Hier ist der Bürgerbus-Verein der Rechtsträger.

Praxisbeispiel Bürgerbus Oberes Kyrbachtal (Rheinland-Pfalz): Hier ist der Bürgerbus-Verein Rechtsträger und die Gemeinde Kirchberg (Hunsrück) Vereinsmitglied.

➤ **Option 2: Bestehender Verein als Rechtsträger des Bürgerbus-Verkehrs**

In diesem Fall übernimmt ein bereits bestehender Verein den Bürgerbus-Verkehr als weitere Aufgabe (neben anderen). Gegebenenfalls ist der Vereinszweck in der Vereinssatzung anzupassen. Vereinsmitglieder sind alle Aktiven und ggf. weitere natürliche oder juristische Personen.

Vorteil: Es können bereits bestehende Vereinsstrukturen, Netzwerke und Personalressourcen genutzt werden.

Nachteil: Es kann sein, dass ein bislang als „gemeinnützig“ geltender Verein diesen Status verliert, weil das Erbringen von Beförderungsleistungen generell nicht als gemeinnützig gilt (vgl. 6.4.3). Gegebenenfalls sind bestehende Versicherungen anzupassen.

Praxisbeispiel Bürgerbus Pfullingen (Baden-Württemberg): Der Verein „Bürgertreff“ ist mit verschiedenen Generationenprojekten aktiv und zugleich Rechtsträger des Bürgerbus-Verkehrs.

➤ **Option 3: Gemeinde als Rechtsträger des Bürgerbus-Verkehrs**

Bei dieser Option tritt die Gemeinde als Rechtsträger des Bürgerbusses auf und übernimmt auch organisatorische Aufgaben. Die ehrenamtlich Aktiven sind juristisch gesehen als „Helfer“ im Auftrag der Kommune tätig. Diese Organisationsform findet man verbreitet bei ehrenamtlichen Fahrdiensten, einer Einstiegsform in den Ehrenamtsverkehr.

Vorteil: Da die Hürde „Vereinsgründung“ entfällt, kann das Bürgerbus-Projekt schneller umgesetzt oder zumindest gestartet werden (gegebenenfalls auch als

erster Schritt, bevor dann zu einem späteren Zeitpunkt ein eigenständiger Bürgerbus-Verein nach Vereinsrecht gegründet wird).

Nachteil: Kein „echter“, d. h. ausschließlich über das Ehrenamt organisierter Bürgerbus-Verein; zudem kann die gewerbliche Personenbeförderung in Konflikt mit dem zulässigen Betätigungsfeld einer Gemeinde stehen, wenn z. B. ein Beförderungsentgelt erhoben wird.

Praxisbeispiel Bürgerbus Bad Liebenzell (Baden-Württemberg): Hier ist die Gemeinde Rechtsträger des Bürgerbus-Verkehrs. Allerdings gab es Konflikte mit dem örtlichen Taxigewerbe, solange für den Bürgerbus noch ein Beförderungsentgelt erhoben wurde. Das Verwaltungsgericht Karlsruhe folgte dem klagenden Taxiunternehmen und sah darin einen Verstoß gegen das gewerbliche Betätigungsverbot von Kommunen (AZ: 11 K 2695/15).

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Organisationsform

In vier von fünf der ausgewerteten Bürgerbus-Verkehre organisieren eingetragene Bürgerbus-Vereine den Fahrbetrieb. In den übrigen Fällen treten vor allem Gemeinden als Rechtsträger der Bürgerbus-Verkehre auf.

Neben der Rechtsträgerschaft ist noch zu entscheiden, ob der Bürgerbus-Verein **wirtschaftlich eigenständig** sein möchte oder nicht:

- Für einen **wirtschaftlich eigenständigen Bürgerbus-Verein** spricht, dass die Aktiven ihr Hauptmotiv, die Lebensqualität vor Ort verbessern zu wollen und dies nach ihren Vorstellungen gestalten zu können, in einem wirtschaftlich eigenständigen Verein unabhängiger von der Mitsprache Dritter realisieren können und auch die Erfolge (Fahrgäste, Fahrgeldeinnahmen) unmittelbar für sich zu verbuchen.

Praxisbeispiel Bürgerbus Hoher Fläming (Brandenburg): Der Bürgerbus-Verein ist wirtschaftlich eigenständig.

- Für einen **wirtschaftlich an das örtliche ÖPNV-Unternehmen angegliederten Bürgerbus-Verein** spricht, wenn die Aktiven eher von dem Motiv geleitet sind, in einem Verein tätig sein zu wollen und am Vereinsleben teilzuhaben, als eigene Ideen zur Verbesserung der Vor-Ort-Mobilität umsetzen zu können. Fahreranwerbung, Personaleinsatzplanung und Fahrdienst werden „nebenbei“ mitgemacht.

Unabhängig davon, ob der Bürgerbus-Verein wirtschaftlich an das örtliche ÖPNV-Unternehmen angegliedert ist oder nicht, ist eine **enge Kooperation mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen** in jedem Fall hilfreich und wichtig. So kann das Verkehrsunternehmen den Bürgerbus-Verein in wesentlichen Aufgaben unterstützen oder die Leistungen ganz übernehmen, zum Beispiel:

- Beantragung der Linienkonzession
- Fahrplanung und Fahrzeugumlaufplanung (vgl. 6.3.1)
- Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugs
- Einschluss von Bürgerbus-Fahrzeugen und deren technische Ausstattung in bestehende Fahrzeug- oder Geräteversicherung des Verkehrsunternehmens
- bei bedarfsgesteuertem Rufbusverkehr (vgl. 6.3.1): Entgegennahme von Fahrtwunschanmeldungen (Das Verkehrsunternehmen oder der örtliche Verkehrsverbund haben in der Regel ohnehin eine Betriebsleitzentrale bzw. ein Info-Telefon für die ÖPNV-Kunden.)
- Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen mit einem Verkehrsverbund

Kommt es zu einer verstärkten Zusammenarbeit, sollte eine **Kooperationsvereinbarung zwischen Bürgerbus-Verein und ÖPNV-Unternehmen** geschlossen werden, in der die Felder der Zusammenarbeit und die Rechte und Pflichten der Kooperationspartner festgelegt werden.

6.3 Was machen wir? – Ausgestaltung von Bürgerbus-Verkehr

Bei der konkreten Ausgestaltung von Bürgerbus-Verkehren sind zunächst die Betriebsform (Linien- oder Bedarfsverkehr), das Fahrtenangebot (Betriebstage, Betriebszeiten, Fahrtenzahl) und dann der konkrete Fahrplan (Abfahrts- und Ankunftszeiten, Anschlusszeiten an den ÖPNV) festzulegen. Hieraus und aus der Abschätzung der Fahrgastpotenziale ergeben sich die Anforderungen an das Fahrzeug. Schließlich sind betriebsorganisatorische Fragen zu klären (vor allem: Wer macht was?), die Fahrpreise festzulegen und vor Betriebsaufnahme die erforderlichen Versicherungen abzuschließen. Ebenfalls geplant werden muss, wie die Fahrgastinformation erfolgen kann, wie das Eigenmarketing gestaltet werden kann und was bei der Öffentlichkeitsarbeit zu beachten ist.

6.3.1 Betriebsform, Fahrtenangebot und Fahrplan

Welche Betriebsform?

Vor der Planung des eigentlichen Fahrplans für den Bürgerbus sollte zunächst eine geeignete Betriebsform festgelegt werden. Die gewählte Betriebsform bestimmt, wie flexibel der Bürgerbus bei der Bedienung der Haltestellen und der Routenwahl ist:

- Der „**konventionelle Linienverkehr**“ ist die gängige Betriebsform. Die Haltestellen werden – wie beim Linienbus – in einer festgelegten Reihenfolge bedient und zwar unabhängig davon, ob jemand ein- oder aussteigen will. Diese Betriebsform bietet sich immer dann an, wenn die meisten Haltestellen im Linienverlauf regelmäßig nachgefragt werden und/oder wenn Haltestellen, an denen nur selten jemand ein- oder aussteigt, nicht zu größeren Umwegen führen. Vorteil dieser Betriebsform ist, dass kein Personal bzw. technische Einrichtung für die Entgegen-

nahme von Fahrtwünschen benötigt wird und dass im Fahrplan genaue Abfahrts- und Ankunftszeiten je Haltestelle angegeben werden können.

- Von „**flexibler Bedienung**“ oder „**Bedarfsverkehr**“²¹ spricht man, wenn die Haltestellen bedarfsabhängig nur dann bedient werden, wenn jemand ein- oder aussteigen möchte. Diese Betriebsform bietet sich für regelmäßige Fahrten in nachfrageschwachen Regionen an. Zwischen den bedienten Haltestellen verkehrt der Bürgerbus dann auf dem jeweils kürzesten Weg. Vorteil dieser Betriebsform ist, dass keine Leerfahrten stattfinden (was die Motivation der ehrenamtlichen Fahrer erhöht) und die Fahrleistung sowie die Fahrzeiten optimiert werden können (kürzester Weg). Bei dieser Betriebsform ist auch eine Haustür-Bedienung möglich (Tür > Haltestelle, Haltestelle > Haustür oder Tür <> Tür, jeweils unter Berücksichtigung eines integrierten Mobilitätsangebots (vgl. 2.3)). Allerdings müssen vorab die Fahrtwünsche entgegengenommen und der Fahrzeugeinsatz disponiert werden, was zusätzliches Personal und technische Unterstützung (Telefon, ggf. Software) erfordert. Auch genaue Ankunfts- und Abfahrtszeiten lassen sich in diesem Fall meist nur für die Start- bzw. Endhaltestelle angeben.
- Auch **Mischformen** zwischen konventionellem Linienverkehr und flexibler Bedienung sind grundsätzlich möglich, wenn beispielsweise mehrere Bürgerbus-Linien in unterschiedlicher Form betrieben werden oder wenn eine Linie aus fest bedienten und Bedarfshaltestellen besteht.

Praxisbeispiel Bürgerbus Ladelund (Schleswig-Holstein): Der Bürgerbus Ladelund bedient insgesamt drei Linien, davon zwei im konventionellen Linienbetrieb und eine Linie im Bedarfsverkehr nach Voranmeldung (mindestens 1 h vor Fahrtbeginn).

Praxisbeispiel Bürgerbus Olfen (Nordrhein-Westfalen): Der Bürgerbus Olfen bedient zwei Linien und fährt nur nach telefonischer Anmeldung (mindestens 1 h vor Fahrtbeginn). Die genauen Abholzeiten werden bei der Bestellung der Fahrt mitgeteilt.

Welche Betriebsform geeignet ist, hängt sehr stark von der Situation vor Ort ab (unter anderem Größe des Bedienungsgebiets, Topografie, Straßennetz). Maßgebend ist das Zusammenspiel aus angestrebtem Fahrtenangebot (Einzelfahrten oder mehrere Fahrten pro Tag) und der zu erwartenden Fahrgastnachfrage.

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Betriebsform

Etwa drei Viertel der ausgewerteten Rufbus-Verkehre verkehren im konventionellen Linienbetrieb. Die übrigen Bürgerbusse verkehren als Bedarfsverkehre und bedienen dabei entweder Sektoren (Fahrten von/zu einer festen Haltestelle im Hauptort) oder größere Flächen (Fahrtmöglichkeit zwischen allen Haltestellen).

²¹ In der Praxis werden flexible Bedienungsangebote im ÖPNV häufig als „Rufbus“, „Anrufsammeltaxi/AST“ oder ähnlich bezeichnet.

Öffentlich oder teilöffentlich?

Bürgerbus-Verkehre richten sich in der Regel an alle Bevölkerungsgruppen und sind damit öffentlich. Dies ergibt sich schon aus den Anforderungen des PBefG, wenn der Bürgerbus als Linienverkehr nach dem PBefG genehmigt ist.

Aber auch teilöffentliche Lösungen können sinnvoll sein, wenn beispielsweise die für ein tägliches Bürgerbus-Angebot benötigten ehrenamtlichen Fahrer fehlen. Das Fahrtenangebot steht dann nur bestimmten Bevölkerungsgruppen (z. B. nur Personen mit Mobilitätseinschränkungen) oder ausschließlich den Mitgliedern der Bürgerbus-Vereins (Modell „Vereinsbus“) offen. Die Fahrten erfolgen in der Regel nach Bedarf statt nach Fahrplan und sind häufig auf ausgewählte Tage beschränkt. Dies kann eine niederschwellige Startlösungen für ehrenamtliche Initiatoren mit einer begrenzten Zahl an Fahrpersonal sein.

Praxisbeispiel Bürgerbus Amelinghausen (Niedersachsen): Der Bürgerbus Amelinghausen befördert ausschließlich mobilitätseingeschränkte Personen und Bürger mit schlechter Busanbindung nach deren Fahrtwünschen. Voraussetzung für eine Beförderung ist die Mitgliedschaft im Bürgerbus-Verein. Durch diese Einschränkung war es dem Bürgerbus-Verein möglich, den Bürgerbus vom PBefG zu entbinden und somit die rechtlichen und organisatorischen Hürden eines öffentlichen Verkehrsangebots zu vermeiden.

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Nutzungsberechtigte

Bei fast allen ausgewerteten Bürgerbus-Verkehren gibt es keine Einschränkungen der Nutzungsberechtigung, selbst wenn die Bürgerbus-Projekte bestimmte Zielgruppen im Auge haben. Bei nur rund 5 Prozent der Beispiele gab es eine Einschränkung und in nur einem Beispiel war die Vereinsmitgliedschaft eine Voraussetzung für die Nutzung des Bürgerbus-Verkehrs.

Wer soll wann befördert werden?

Die Ziele, die der Bürgerbus ansteuert, und der Fahrplan (Anzahl Fahrten und zeitliche Einordnung) hängen von den Nutzergruppen und deren Mobilitätsbedürfnissen ab. Sehr häufig richten sich Bürgerbus-Angebote an Senioren. In diesem Fall sind häufig Hin- und Rückfahrten am Vormittag und am frühen Nachmittag in das nächste Versorgungszentrum (Einkauf, Arzt, Ämter usw.) wichtig.

Zählen Kinder und Jugendliche in der Freizeit zur Zielgruppe, wären auch Fahrtangebote zu Freizeitzielen (z. B. Sportstätten, Jugendtreffs) am späten Nachmittag und am Abend sowie am Wochenende wichtig. Gegebenenfalls kann das Bürgerbus-Fahrzeug auch außerhalb des eigentlichen Bürgerbus-Verkehrs für ehrenamtliche Fahrdienste

zu besonderen Veranstaltungen oder für Diskothekenbesuche am Wochenende genutzt werden. In diesem Fall ist mit der zuständigen Genehmigungsbehörde zu klären, ob es sich um Gelegenheitsverkehr nach § 43 PBefG handelt oder ob die Anforderungen für einen genehmigungsfreien Verkehr nach dem PBefG erfüllt sind (vgl. 3.1).

In Regionen mit touristischem Potenzial können auch Gäste, beispielsweise Wanderer oder Museumsbesucher, die vorrangige Zielgruppe für ein Bürgerbus-Angebot sein. Hier wird dann in der Regel aber auch ein Wochenendangebot nötig sein.

Praxisbeispiel Bürgerbus Hoher Fläming (Brandenburg): Der Bürgerbus Hoher Fläming richtet sich an Besucher der Tourismusregion Hoher Fläming. Am Wochenende verkehrt der Bürgerbus daher bei Bedarf und ohne festen Fahrplan entlang des Kunstwanderwegs (Fahrtwunschanmeldung spätestens 1 h vor Fahrtbeginn).

Um festzulegen, an welchen Tagen und zu welchen Zeiten der Bürgerbus verkehren sollte, sind Befragungen der Zielgruppe(n) hilfreich. Dies kann jedoch aufwendig und teuer werden. Oftmals helfen auch bereits Gespräche mit den Ortsbürgermeistern oder mit Vertretern bestimmter Bevölkerungsgruppen (z. B. Jugend- oder Seniorenbeauftragter) und nicht zuletzt die Ortskenntnis und das „Bauchgefühl“ der Initiatoren; sie kennen die Bedürfnisse und Gewohnheiten ihrer „Kunden“ meist recht gut. Am Ende sollte jedoch immer ein kritisches Überprüfen der auf diese Weise zustande gekommen Fahrgastprognose erfolgen.

Es sollte auch geprüft werden, ob neben den bereits vorhandenen Bushaltestellen zusätzliche Haltestellen sinnvoll sind, die eine bessere Erschließung der Orte und kürzere Zugangswege ermöglichen. Auch die Frage, ob nur Haltestellen bedient werden oder ob auch eine Haustür-Bedienung erfolgen soll, ist in diesem Zusammenhang zu beantworten. Dabei sind ggf. die Anforderungen des PBefG an Linienverkehre zu beachten.

Bei der Erstellung des Fahrplans ist darauf zu achten, dass Überlappungen mit dem Fahrplan oder die Nähe der Bedienungszeiten des regulären ÖPNV vermieden werden. Wo immer dies möglich ist, sind gute Anschlüsse an die Bahn oder den Regionalbus sicherzustellen. Um ein Gefühl für realistische Fahrzeiten zu erhalten, empfiehlt sich vorab eine Befahrung der vorgesehenen Route.

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Verkehrstage und Verkehrszeiten

Ein knappes Viertel der ausgewerteten Bürgerbus-Verkehre bietet nur ein Fahrtenangebot an Einzeltagen. Etwa die Hälfte fährt durchgängig an allen Werktagen (Montag – Freitag). Der Rest fährt zusätzlich noch an Samstagen und teilweise sogar an allen Tagen der Woche. Rund 80 Prozent der ausgewerteten Bürgerbus-Verkehre haben vormittags und nachmittags ein Fahrtenangebot, davon fast die Hälfte sogar noch Fahrten nach 18 Uhr. Etwa 90 Prozent der ausgewerteten Bür-

gerbus-Verkehre fahren ausschließlich Bushaltestellen an, nur 10 Prozent bieten eine Haustür-Bedienung.

6.3.2 Fahrzeuge

Fahrzeugtyp und -größe

Bei Bürgerbus-Verkehren kommen in der Regel **Kleinbusse mit acht Fahrgast-Sitzplätzen** zum Einsatz, in selteneren Fällen auch **normale Pkw mit drei Fahrgastplätzen oder Großraum-Pkw mit bis zu sechs Fahrgastplätzen** (jeweils zusätzlich Fahrersitzplatz). Diese Beförderungskapazitäten sind für einen normalen Bürgerbus-Verkehr erfahrungsgemäß ausreichend. Alle diese Fahrzeuge können mit einem normalen Pkw-Führerschein gefahren werden (vgl. 3.3).

Einige Bürgerbusvereine setzen auch Sonderanfertigungen auf der Basis von Standardfahrzeugtypen ein, die an ihre besonderen Anforderungen und Bedürfnisse angepasst sind. Solche Sonderanfertigungen bedeuten in der Regel aber einen zusätzlichen finanziellen Aufwand.

Praxisbeispiel Bürgerbus Ladelund (Schleswig-Holstein): Der Bürgerbus-Verein Ladelund besitzt derzeit drei Fahrzeuge: zwei Kleinbusse für den nachfragestarken Linienbetrieb sowie einen Pkw, der in der Regel auf den im Bedarfsverkehr bedienten Linien eingesetzt wird.

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Fahrzeugtypen

Rund 95 Prozent der ausgewerteten Bürgerbus-Verkehre setzen ausschließlich Kleinbusse (8 + 1 Sitzplätze) als Bürgerbus ein. Die übrigen Verkehre verwenden entweder normale Pkw oder führen in ihrer Fahrzeugflotte sowohl Kleinbusse als auch Pkw.

Antriebsart des Fahrzeugs

Heutzutage stellt sich die Frage, ob das Fahrzeug konventionell (mit Verbrennungsmotor) oder elektrisch angetrieben sein sollte. Vor der Beschaffung von Elektrofahrzeugen ist folgendes zu bedenken:

- Die Auswahl an Elektro-Pkw ist mittlerweile recht groß. Viele Carsharing- und Mietwagenanbieter führen heutzutage unterschiedliche Typen von E-Fahrzeugen verschiedener Hersteller in ihrer Fahrzeugflotte, deren Einsatz sich bewährt hat, so dass nichts gegen den Einsatz beim Bürgerbus spricht.
- Einen serienmäßig produzierten Elektro-Kleinbus gibt es derzeit noch nicht. Aktuell (Stand: März 2019) bietet lediglich der Hersteller Nissan mit dem Typ Nissan e-NV 200 ein kleinbusähnliches Fahrzeug an, das maximal sechs Fahrgastsitz-

plätze hat. Die begrenzte Beförderungskapazität schränkt die Einsatzmöglichkeiten dieses Fahrzeugtyps ein. In den nächsten Jahren ist aber zu erwarten, dass auch im Bereich „Kleinbus“ ein größeres Angebot an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zur Verfügung steht.

- Generell ist bei Elektrofahrzeugen die begrenzte Reichweite zu berücksichtigen. Auch wenn mit den Fortschritten in der Batterietechnologie von Jahr zu Jahr größere Reichweiten möglich sind, liegen diese im Realbetrieb bei einem E-Pkw bei lediglich 200 bis 250 km und beim kleinbusähnlichen Nissan e-NV 200 bei 120 bis 150 km. Danach ist ein Ladevorgang notwendig.²² Auch die topografischen und klimatischen Verhältnisse wirken sich auf den Energieverbrauch und damit auf die Fahrzeugreichweite aus: Im flachen Gelände und ohne den Einsatz von Heizung bzw. Klimaanlage ist der Energieverbrauch geringer und die Reichweite entsprechend größer. Sehr häufig sind die im Bürgerbus-Betrieb benötigten Reichweiten geringer als die oben genannten Richtwerte für den Realbetrieb. Das gilt vor allem dann, wenn nur wenige Fahrten pro Tag angeboten werden und Betriebspausen zum Zwischenladen genutzt werden können. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen ist daher durchaus in Betracht zu ziehen.

Eine notwendige Voraussetzung für den Einsatz von Elektrofahrzeugen sind E-Ladesäulen zum Aufladen der Fahrzeuge. Eine solche E-Ladesäule sollte mindestens am Standort des Fahrzeugs (ggf. Betriebshof) vorhanden sein.

Da die Kraftstoffkosten einen wesentlichen Teil der Betriebskosten beim Bürgerbus ausmachen, sollte ein Fahrzeug mit möglichst geringen Kraftstoffkosten gewählt werden, auch wenn der Beschaffungspreis etwas höher sein sollte. Es empfiehlt sich aber in jedem Fall eine überschlägige Abschätzung, ab welcher Fahrleistung sich der höhere Beschaffungspreis lohnt (Amortisationsberechnung).

Praxisbeispiel Elektro-Bürgerauto Oberreichenbach (Baden-Württemberg): Das Bürgerauto in der Gemeinde Oberreichenbach ist ein Renault-Kangoo Z.E. mit Elektroantrieb und kann bis zu vier Fahrgäste zzgl. Fahrer befördern.

Praxisbeispiel Bürgerbus Göttingen-Dransfeld: Auf der Basis des Fahrzeugs Nissan e-NV 200 hat die österreichische Firma K-Bus im Auftrag der Göttinger Stadtwerke ein Fahrzeugmodell für bis zu neun Personen (sieben Fahrgäste, Fahrer und Rollstuhlplatz) entwickelt. Das Fahrzeug kommt als Bürgerbus im Göttinger Stadtteil Dransfeld zum Einsatz. Von den Anfang 2018 angebotenen drei Fahrtenpaaren pro Tag konnte das E-Fahrzeug aufgrund der eingeschränkten Batteriekapazität jedoch nur zwei Touren übernehmen und muss dann aufgeladen werden; die dritte Fahrt übernahm ein konventionelles Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

²² nach Angaben eines E-Fahrzeughändlers im Wartburgkreis

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Antriebsart

Der Anteil von reinen Elektrofahrzeugen (ohne Hybrid-Fahrzeuge) an allen zugelassen Kraftfahrzeugen in Deutschland lag nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamts zu Beginn des Jahres 2018 deutlich unter 0,1 Prozent. Mit weniger als 5 Prozent entsprechend gering ist daher auch der Anteil von E-Fahrzeugen bei den ausgewerteten Bürgerbus-Verkehren. Aufgrund gezielter Förderpolitik einiger Bundesländer fanden sich auch mehrere Beispiele mit E-Fahrzeugen.

Automatisierte fahrende Fahrzeuge

Derzeit wird weltweit an der Entwicklung von automatisierten bzw. vollständig automatisiert (d. h. fahrerlos) fahrenden Fahrzeugen geforscht. Auch in Deutschland gibt es mehrere Testbetriebe, unter anderem mit automatisiert und elektrisch fahrenden Kleinbussen in ländlichen Räumen (z. B. Bad Birnbach, Ostprignitz-Ruppin, Nordfriesland). Primäres Ziel dieser Testbetriebe ist es, die Einsatzmöglichkeiten dieser Fahrzeuge in der Praxis zu erproben und die Fahrzeugtechnologie weiterzuentwickeln. Neben einer Vielzahl von technischen Fragen sind aber auch noch zahlreiche rechtliche und ethische Fragen zu klären, bevor vollständig automatisiert fahrende Fahrzeuge für den Einsatz im öffentlichen Straßenraum zugelassen werden. Aktuell ist nicht absehbar, wann dies der Fall sein wird; Experten gehen jedoch von einem Zeitraum von mindestens 10 bis 15 Jahren aus.

Dennoch lassen sich bereits heute schon Chancen und Risiken erkennen, die für Bürgerbus-Verkehre und deren typische Einsatzräume mit der Etablierung von autonom und elektrisch fahrenden Kleinbussen verbunden sind:

- Bereits heute ist absehbar, dass die Betriebskosten von vollständig automatisiert und elektrisch fahrenden Kleinbussen deutlich geringer sein werden als im ÖPNV: Zum einen machen die Kosten für das Fahrpersonal einen großen Anteil an den heutigen Betriebskosten aus, die zukünftig entfallen. Zum anderen zeigt sich, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge wartungsärmer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind, was die Betriebskosten weiter senkt. ÖPNV-Verkehrsunternehmen sowie neue Anbieter von bedarfsgesteuerten „on-demand“-Verkehren werden ihre Beförderungsleistungen daher deutlich preiswerter als heute anbieten können. Damit besteht die Chance, dass der ÖPNV gerade in nachfrageschwachen Räumen zukünftig ein besseres Fahrtenangebot und einen höheren Beförderungskomfort (z. B. Tür-zu-Tür-Bedienung) anbieten kann, was heute aus Kostengründen, aber auch aufgrund des zunehmenden Fahrermangels, nicht möglich ist. Dies sind jedoch heute noch typische Einsatzbereiche für Bürgerbusse (vgl. 6.1) die dann möglicherweise kaum mehr benötigt oder ganz überflüssig werden. Unter gesellschafts- und strukturpolitischen Aspekten wäre es jedoch bedauerlich, wenn bestehende Bürgerbus-Verkehre aufgegeben werden müssten oder Anreize zu deren Neugründung wegfallen. Denn in Gemeinden mit einem Bürgerbus wird immer wieder auch deren soziale Integrations- und Identifikationsfunktion

herausgestellt, die im Wesentlichen vom ehrenamtlichen Fahrpersonal getragen wird (vielfältige Bezüge zwischen Fahrern und Fahrgästen).

- Offen ist derzeit noch, inwieweit die Bevölkerung autonom fahrende Kleinbusse akzeptieren und nutzen wird (u. a. Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Technik, gefühlte Sicherheit bei fehlendem Fahr- und Begleitpersonal).
- Andererseits bieten autonom und elektrisch fahrende Kleinbusse für Bürgerbus-Vereine die Chance, neue Dienstleistungen anzubieten, die unter den heutigen Randbedingungen noch nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich sind. Denkbar ist beispielsweise, dass ehrenamtlich tätige Personen einen Begleitservice in autonom und elektrisch fahrenden Fahrzeugflotten anbieten, d. h. die Fahrgäste bei Nutzung der Fahrzeuge unterstützen, beim Ein- und Aussteigen helfen und auch mal bis zur Haustür, zur Arztpraxis oder zum Eingang des Supermarkts begleiten, das Tragen der Einkaufstüten übernehmen oder Mobilitätsinformationen bieten. Der Bedarf an begleiteten Fahrservices wird mit dem demografischen Wandel sicherlich steigen.

Fahrzeugausstattung

Zur Fahrzeugausstattung enthalten die vorliegenden Bürgerbus-Handbücher und -Broschüren aus anderen Bundesländern eine Reihe von Empfehlungen in unterschiedlichem Umfang und Detaillierungsgrad. Diese sind zum Teil deckungsgleich.

Nachfolgend werden die wichtigsten Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge aufgelistet:

- **Ausstattung von Einstiegsbereich und Innenraum**
 - möglichst elektrischer, vom Fahrerplatz bedienbarer Schiebetürantrieb
 - tiefer gezogene Trittstufe an der Einstiegstür (möglichst automatisch vom Fahrer zu bedienen)
 - erhöhtes Dach für bequemes Ein- und Aussteigen (1,80 m lichte Höhe im Fahrgastraum)
 - Mittel- oder Seitengang
 - Haltegriffe im Einstiegsbereich (beidseitig) und im Innenraum
 - Einzelfahrgastsitze statt Sitzbänke
 - verstellbarer Schwingsitz für den Fahrer
 - Abstell- und Befestigungsmöglichkeiten für Einkaufstaschen, Einkaufswagen, Rollatoren oder Rollstühle
- **Barrierefreiheit**
 - Niederflurfahrzeug oder mindestens Teil-Niederflurigkeit
 - fahrzeuggebundene Rampe als Einstiegshilfe
 - ggf. Rollstuhllift an der Hecktür

➤ **Sicherheit**

- Automatikgurte und höhenverstellbare Kopfstützen an allen Plätzen
- vom Fahrersitz aus bedienbare Innenraumbeleuchtung
- zusätzlicher Spiegel zur Fahrgastraum-Beobachtung
- Fußboden mit rutschfestem Belag
- Kindersitz(e) und entsprechende Befestigungsmöglichkeit an den Sitzen
- Vorbereitung für Mobiltelefon-Freisprecheinrichtung und Bluetooth

➤ **Komfort**

- Klimaanlage und Standheizung
- Wärmeschutzverglasung im Fahrgastraum

➤ **Erkennbarkeit**

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

Sofern Förderprogramme für die Fahrzeugbeschaffung angeboten werden, enthalten diese in der Regel ebenfalls Förderkriterien in Form von Vorgaben an die Mindestausstattung, zum Beispiel zur Gewährleistung einer barrierefreien Mobilität.

6.3.3 Technische Ausstattung und Digitalisierung

Die Betriebsaufnahme eines Bürgerbus-Verkehrs erfordert die Einrichtung einer kleinen „Betriebsleitzentrale“. Dort erfolgen unter anderem die Erstellung und Anpassung des Fahrplans, die Einsatzplanung des Fahrpersonals, das vereinseigene Marketing sowie die Verwaltung aller Einnahmen und Ausgaben. Damit diese Aufgaben möglichst schnell und effizient erledigt werden können, ist ein entsprechender Arbeitsplatz mit **PC/Notebook**, **Drucker** sowie **Telefon-/Internetanschluss** (integrierter Anrufbeantworter) einzurichten.

Betriebsleit- und Fahrpersonal sollten mit einem **Mobiltelefon** (besser **Smartphone**) ausgestattet sein. Während der Dienstzeiten ist so eine Erreichbarkeit gewährleistet, auch um Änderungen oder Störungen im Fahrbetrieb melden und Fahrtwünsche weitergeben zu können.

Ist ein flexibles Bedarfsangebot geplant, erhöht dies den Planungsaufwand und verlagert ihn teilweise in die Betriebsphase.

Die eingehenden Fahrtwünsche müssen verarbeitet und auf möglichst wenigen Fahrten gebündelt werden. Es folgt die Disposition von Fahrzeug und Fahrer und ggf. auch eine Tourenplanung für den Fahrer. Hilfreich sind hier mindestens die **MS-Office-Programme Word und Excel**, besser aber noch eine **einfache Dispositionssoftware**.

6.3.4 Fahrpreise

Über das Erheben eines Fahrpreises (Beförderungsentgelt) sichert sich der Bürgerbus-Verein regelmäßige Einnahmen zur Deckung der laufenden Betriebskosten (vgl. 6.4.1 und 6.4.2).

Meist gilt beim Bürgerbus ein eigener **Haustarif**. Den Fahrpreis bestimmt in diesem Fall der Bürgerbus-Verein, gegebenenfalls in Absprache mit der Gemeinde, wenn diese als Finanzierungspartner auftritt. Der Fahrpreis sollte berücksichtigen, dass meist nur kurze Wege mit dem Bürgerbus zurückgelegt werden. Auch sollte er so bemessen sein, dass er unter sozialen Gesichtspunkten vertretbar ist. Auch einkommensschwache Bevölkerungsgruppen sollen den Bürgerbus nutzen können. Zugleich lässt sich aber über die Fahrgeldeinnahmen ein Großteil der laufenden Betriebskosten finanzieren. Hierbei sind jedoch die Anforderungen des PBefG zu beachten (vgl. 3.1)

Einige Bürgerbus-Verkehre wenden auch den **örtlichen ÖPNV-Tarif** an. Das ist vor allem dann der Fall, wenn das örtliche Verkehrsunternehmen eine starke Rolle im Bürgerbus-Projekt einnimmt oder wenn der Bürgerbus im Gebiet eines ÖPNV-Verkehrsverbunds fährt. So gilt beispielsweise im Land Brandenburg bei allen Bürgerbus-Verkehren der Tarif des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB). Vorteil dieser Lösung ist, dass Fahrgäste, die den Bürgerbus als Zubringer zum Regionalbus oder zur Bahn nutzen, einen durchgehenden Fahrschein statt zwei getrennter Tickets kaufen können. Auch Inhaber von ÖPNV-Zeitfahrausweisen profitieren, da ihr Ticket auch im Bürgerbus gilt. Nachteil der Lösung ist, dass jeder Bürgerbus mit einem Fahrscheinverkaufsgerät ausgestattet sein muss (hohe Investitionskosten) und eine genaue Abrechnung der Einnahmen gegenüber dem Verkehrsunternehmen zu erfolgen hat.

Vermieden werden sollte, dass ein Bürgerbus-Verein mit Linienverkehrsgenehmigung als eigenständiges „Verkehrsunternehmen“ in das komplizierte Einnahmenaufteilungsverfahren eines Verkehrsverbunds einbezogen wird. Das ist für den Verein mit erheblichem Mehraufwand verbunden, beispielsweise weil die Fahrgeldeinnahmen regelmäßig an den Verkehrsverbund zu melden wären.

***Praxisbeispiel Bürgerbus Dallgow-Döberitz (Brandenburg):** Wie in allen Bürgerbus-Verkehren in Brandenburg auch gilt beim Bürgerbus Dallgow-Döberitz der Verbundtarif des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg.*

***Praxisbeispiel Bürgerbus Olfen (Nordrhein-Westfalen):** Die Stadt Olfen liegt im Münsterland; hier gilt im ÖPNV generell der „Münsterlandtarif“. Der Bürgerbus Olfen ist hiervon jedoch ausgenommen; es gilt der Haustarif des Bürgerbus-Vereins.*

Querschnittsauswertung der Bürgerbus-Beispiele: Tarif

Rund zwei Drittel der ausgewerteten Bürgerbus-Verkehre haben einen eigenen „Haustarif“. Das verbleibende Drittel wendet überwiegend den örtlichen ÖPNV-Tarif an. Nur wenige Bürgerbus-Verkehre sind kostenlos und bitten lediglich um eine Spende.

6.3.5 Versicherungen

Vor der Betriebsaufnahme des Bürgerbus-Verkehrs ist sicherzustellen, dass alle erforderlichen Versicherungen bestehen, um Fahrgäste, Fahrpersonal, Fahrdienstanbieter und Dritte vor finanziellen Risiken zu schützen.

(1) Kfz-Haftpflicht- und/oder Kaskoversicherung

Für das Bürgerbus-Fahrzeug ist eine Kfz-Haftpflicht- bzw. Kaskoversicherung abzuschließen. Diese Versicherung deckt Sach- und Personenschäden von Dritten (Schadenersatz, Schmerzensgeld) einschließlich der beförderten Personen und – im Falle einer Kaskoversicherung – auch Schäden am Fahrzeug selbst ab. Werden bereits versicherte Bestandsfahrzeuge für einen Bürgerbus genutzt, ist zu prüfen, ob mit der bestehenden Kfz-Haftpflichtversicherung die Versicherungsbedingungen bzw. der Versicherungsschutz und/oder die Versicherungsprämien gegebenenfalls anzupassen sind. Wird eng mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen kooperiert, kann das Fahrzeug gegebenenfalls zu günstigeren Konditionen in die Versicherungspolice des Unternehmens integriert werden.

(2) Unfallversicherung

Das Fahrpersonal ist über eine gesetzliche Unfallversicherung abzusichern. In der Regel ist dies eine Berufsgenossenschaft (z. B. die Berufsgenossenschaft des betreuenden oder kooperierenden Verkehrsunternehmens). Zu klären ist, ob der gesetzliche Versicherungsschutz für den Bürgerbus-Verkehr tatsächlich gilt. Falls nicht, wäre für das Fahrpersonal eine private Unfallversicherung abzuschließen.

(3) Haftpflichtversicherung des Fahrers

Für das Fahrpersonal empfiehlt sich der Abschluss einer Personenhaftpflichtversicherung. Sie deckt Personen-, Sach- und daraus abzuleitende Vermögensschäden ab, die das Fahrpersonal in Erfüllung seines Auftrags Dritten zufügt. Für Bürgerbus-Vereine besteht auch die Möglichkeit, eine Haftpflichtversicherung für die „aktiven“ Mitglieder abzuschließen. Dabei muss beachtet werden, dass der Versicherungsschutz auch Schäden durch freiwilliges Engagement abdeckt.

(4) Insassenunfallversicherung

In Abhängigkeit vom Leistungsspektrum der Haftpflichtversicherung des Fahrpersonals sollte abgewogen werden, ob zusätzlich eine Insassenunfallversicherung, die auch die Fahrgäste einschließt, abgeschlossen wird.

6.3.6 Betriebsorganisation

Ist das Bürgerbus-Projekt als eingetragener Verein organisiert, übernehmen die Vereinsmitglieder in der Regel auch alle mit dem Fahrbetrieb verbundenen Aufgaben. Ein Bürgerbus-Verein benötigt daher nicht nur Fahrpersonal, sondern auch Aktive, die sich um die Planung, Organisation und Abrechnung kümmern:

► Planung des Fahrbetriebs

Für diese Tätigkeiten werden Personen mit Organisationstalent und Spaß an Planungstätigkeit und Kommunikation benötigt. Zu den Aufgaben gehören unter anderem:

- Linien- und Fahrplanung sowie Planung von Fahrzeug- und Personaleinsatz
- bei bedarfsgesteuerten Rufbus-Verkehren:
 - Fahrtwuschentgegennahme und -übermittlung (Der Telefondienst ist in der Regel eine willkommene Tätigkeit für Menschen, die das Projekt unterstützen, aber nicht im Fahrdienst tätig werden wollen.)
 - Tourenplanung (Fahrtwünsche werden zu Touren gebündelt und an den Fahrer übermittelt.)
 - Rückbestätigung an den Fahrgast

► Durchführung des Fahrbetriebs

Der Fahrbetrieb ist das Herzstück des Bürgerbus-Projekts, denn das Bürgerbus-Projekt steht und fällt mit seinen ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern. Erfahrungen aus bisherigen Bürgerbus-Verkehren zeigen, dass zum Start des Projekts mindestens 20 bis 25 Personen als Fahrpersonal zur Verfügung stehen sollten, wenn ein regelmäßiger Fahrdienst an allen Werktagen der Woche angeboten werden soll. Beschränkt sich das Fahrtenangebot auf Einzeltage unter der Woche, reicht auch kleinerer Fahrerpool. Das Fahrpersonal rekrutiert sich oftmals aus Seniorinnen und Senioren, aber kann auch Hausfrauen, Schüler/Studenten oder Erwerbslose umfassen. Geeignet sind Personen, die Spaß am Fahren haben, die kommunikativ und gerne mit Menschen zusammen sind und die zudem die Anforderungen nach 3.3 erfüllen. Zu ihren Aufgaben zählen unter anderem:

- Fahrdienst
- Führen des Fahrtenbuchs
- regelmäßige Fahrzeugreinigung
- Fahrscheinverkauf

► Abrechnung, Buchhaltung usw.

Auch hier werden Menschen mit Organisationstalent und Spaß an kaufmännischen Tätigkeiten benötigt. Auch ein ehrenamtlich tätiger Steuerberater kann hilfreich sein. Aufgaben sind beispielsweise:

- Übernahme von Fahrscheinen und Verbuchung der Fahrgeldeinnahmen

- Einkauf, Beschaffung und Erstattung von Ausgaben
- Vertragsmanagement (z. B. Wartungsvertrag mit einer Kfz-Werkstatt)
- Dokumentation und Statistik, Erledigen der Berichtspflichten
- Kundenpflege, Fahrgastinformation, Marketing und Medienarbeit
Hier sind kommunikative Menschen mit gestalterischen Fähigkeiten gesucht. Ihre Aufgaben können folgende Punkte umfassen:
 - Erfassen und Verwalten von Kundendaten, ggf. Kundenkommunikation
 - Erstellen und Pflegen von Fahrgastinformationen (Info-Flyer mit Fahrplan und allen wichtigen Informationen zur Nutzung des Bürgerbus-Angebots)
 - Erstellen und Pflegen der Bürgerbus-Internetseite
 - Erstellen von Pressemitteilungen für die lokalen Medien
- Allgemeine Vereinsarbeit
Nicht zuletzt ist die allgemeine Vereinsarbeit zu organisieren. Dazu gehört:
 - Mitgliederwerbung und -betreuung
 - Organisation von Mitgliederversammlungen und Vereinsfesten
 - Erfüllung von Berichtspflichten

Arbeitet der Bürgerbus-Verein eng mit Partnern wie einem Verkehrsunternehmen, einer Kfz-Werkstatt oder einer Gemeinde zusammen, können diese Partner in der Regel auch einen Teil der oben genannten Aufgaben übernehmen.

6.3.7 Fahrgastinformation, Eigenmarketing und Öffentlichkeitsarbeit

Fahrgastinformation

Das beste Bürgerbus-Angebot nützt wenig, wenn niemand den Bürgerbus kennt oder weiß, wo, wann und wie man ihn nutzen kann. Eine ausführliche Fahrgastinformation zu allen wesentlichen Angeboten und den Nutzungsbedingungen ist daher unerlässlich für den Erfolg des Projekts. Wesentliche Fahrgastinformationen sind:

- Übersichtskarte zum Bedienungsgebiet / zur Linienführung
- Fahrplan
- Tarifinformationen
- Nutzungs- und Beförderungsbedingungen
- bei bedarfsgesteuerten Rufbus-Verkehren: Mindest-Voranmeldezeit
- Service-Telefonnummer und/oder E-Mail-Adresse für Fragen, Kritik und Hinweise sowie gegebenenfalls zur Fahrtwunsch-Anmeldung

Alle Fahrgastinformation sollten in konventioneller Form von Flyern, Faltblättern oder kleinen Broschüren erfolgen (gegebenenfalls als Beilage zur örtlichen Tageszeitung oder zum Amtsblatt) sowie auf einer projekteigenen Internetseite bereitgestellt werden. Optimal ist auch eine Fahrgastinformation über soziale Medien, insbesondere dann, wenn auch jüngere Menschen angesprochen werden sollen.

Eigenmarketing und Öffentlichkeitsarbeit

Neben der reinen Fahrgastinformation ist Marketing und Öffentlichkeitsarbeit „in eigener Sache“ für einen Bürgerbus-Verein unabdingbar, denn

- das Projekt muss zunächst einmal bekannt gemacht und anschließend bekannt gehalten werden,
- lokale Politiker, Förderer und Sponsoren müssen auf das Bürgerbus-Angebot und dessen Beitrag zum Gemeinwohl aufmerksam gemacht werden und
- neue Vereinsmitglieder sollten gewonnen werden und der Pool an Fahrerinnen und Fahrern muss möglicherweise erweitert, zumindest jedoch kontinuierlich aufgefrischt werden.

Das Eigenmarketing sollte fortlaufend und über verschiedene Kanäle erfolgen:

- Mund-Zu-Mund-Propaganda im direkten Kontakt mit der Bevölkerung
- Pflege der Stammkundschaft
- Flyer, eigene Internetseite und/oder eigener Auftritt in sozialen Medien mit Informationen zur Idee, zu den Zielen und zum Bürgerbus-Angebot (Hier eignen sich besonders Fotos, um die „Menschen hinter dem Verein“ sichtbar zu machen.)
- Zeitungs- und Radiobeiträge zur Einführung, anlässlich von Angebotsveränderungen oder zur monatlichen bzw. jährlichen Entwicklung der Fahrgastzahlen
- Informationsstand bei lokalen Volksfesten oder bei ähnlichen Veranstaltungen
- Vereinssitzungen für alle Interessierten öffnen

Damit alle in Kapitel 6.2 genannten Akteure Hand in Hand arbeiten, sollten die Maßnahmen zur Information und Veröffentlichung hinsichtlich des Zeitpunkts und des Inhalts der Veröffentlichung sowie der Medien abgestimmt werden.

6.4 Wie teuer wird's und wer bezahlt's? – Kosten und Finanzierung

6.4.1 Einmalige und laufende Kosten

Fahrzeugkosten

Der wichtigste Kostenfaktor beim Aufbau eines Bürgerbus-Verkehrs sind die Beschaffungskosten für das Fahrzeug. Alle anderen Beschaffungs- und Betriebskosten sind demgegenüber vergleichsweise gering.

Die Fahrzeugkosten hängen sehr stark von der Größe und der gewünschten Ausstattung des Fahrzeugs ab sowie von der Antriebstechnologie. Die Bandbreite der Fahrzeugpreise ist dementsprechend groß. Für konventionell angetriebene Pkw mit drei bis vier Fahrgastplätzen fallen 20.000 bis 25.000 EUR an. Für Kleinbusse mit bis zu acht Sitzplätzen sind – je nach Größe und Ausstattung – bereits Beschaffungskosten zwischen 30.000 und 100.000 EUR zu kalkulieren. E-Fahrzeuge sind derzeit jeweils noch einmal 5.000 bis 10.000 EUR teurer.

In naher Zukunft sind erhebliche Veränderungen am Fahrzeugmarkt zu erwarten, insbesondere was die Verfügbarkeit und die Preise für Elektrofahrzeuge betrifft (Stichwort: Markthochlauf für Elektrofahrzeuge). Zudem sind je nach Verhandlungsposition des Käufers deutliche Preisabschläge möglich (z. B. Skaleneffekt bei der Fahrzeugbeschaffung durch größere Verkehrsunternehmen oder Sozialdienstleister).

Nach der Beschaffung des Erstfahrzeugs sollte bedacht werden, dass regelmäßig Rücklagen für die Wiederbeschaffung des Fahrzeugs gebildet werden.

Sonstige Investitionskosten

Als weitere einmalige Investitionskosten sind zu berücksichtigen:

- Büroausstattung
- Einrichtung und Ausstattung von zusätzlichen Bürgerbus-Haltestellen (Mast, Haltestellenschild, Kasten für Fahrplan oder ähnlich, Tiefbauarbeiten)
- ggf. „Dienst-Handys/-Smartphones“ für das Fahrpersonal
- bei Bedarfsverkehren: Dispositionssoftware (bei Disposition in Eigenregie)

Die oben genannten Kosten fallen nicht in jedem Fall an und können daher je nach Situation vor Ort oder nach Angebotskonzept variieren oder auch entfallen.

Laufende Betriebskosten

Zu den laufenden Betriebskosten zählen insbesondere:

- laufende Fahrzeugkosten für Treibstoff, Reinigung, Reparatur/Wartung, Versicherungen, GEZ-Gebühren, Fahrzeug-Hauptuntersuchung usw. (Diese Kosten übernimmt je nach Vereinbarung gegebenenfalls auch das Verkehrsunternehmen.)
- Gebühren für die Personenbeförderungsscheine des Fahrpersonals und die erforderlichen Nachweise
- diverse Versicherungen (vgl. 6.3.5)
- Büromaterialien und -organisation (Raummiete, Telefon-/Internetgebühren usw.)
- Druckkosten für Fahrscheine, Fahrplänen, Informations- und Werbematerialien
- Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit

Darüber hinaus sollten auch Kosten für die Vereinsarbeit berücksichtigt werden, z. B. für die Ausrichtung von regelmäßigen Vereinsfesten.

6.4.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Finanzierung der Beschaffungskosten für das Fahrzeug, die Büroausstattung usw. sowie der laufenden Betriebskosten ist durch die Aufstellung eines Kosten- und Finanzierungsplans sicherzustellen. Da die regulären Einnahmen aus dem Fahr-scheinverkauf die einmaligen und laufenden Kosten nicht decken, müssen weitere Finanzierungsquellen ausgeschöpft werden.

- Dauerhafte Förderprogramme bzw. Sonderförderprogramme des Bundes: Hierunter fallen insbesondere Programme zur Verbesserung der Mobilität und zur Sicherung des sozialen Zusammenhalts in ländlichen Räumen, aber auch Investitionskostenzuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen, z. B. der Umweltbonus zur Förderung des Absatzes neuer Elektrofahrzeuge. Förderfähig ist der Erwerb (Kauf oder Leasing) eines neuen, erstmals zugelassenen, elektrisch betriebenen Fahrzeugs gemäß § 2 Elektromobilitätsgesetz (EmoG).
- Investitionsmittel aus LEADER: Das Förderprogramm der Europäischen Union für die ländliche Entwicklung ist auch für Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität geöffnet. Voraussetzungen sind, dass das Bürgerbus-Bedienungsgebiet in einem LEADER-Fördergebiet liegt, das Thema Mobilität im Arbeitsprogramm der LEADER-Region genannt ist und die Gremien der Region der Investition zustimmen. LEADER-Fördermittel werden über den Freistaat Thüringen ausgereicht.
- Freistaat Thüringen: Die neue Richtlinie "E-Mobil Invest" für Elektromobilität in kommunalen Unternehmen kombiniert etablierte und neue Förderinstrumente für Elektromobilität. Über das Programm wird Elektromobilität in kommunalen Unternehmen bis zum Jahr 2020 mit rund 1 Mio. EUR unterstützt. Gefördert werden u. a. E-Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 3,5 t mit bis zu 8.000 EUR. Voraussetzung ist, dass der Fördermittelempfänger ein kommunales bzw. kommunal bestimmtes Unternehmen mit Sitz in Thüringen ist
- Freistaat Thüringen: Auch eine Förderung über Lotteriemittel ist möglich. In Thüringen werden diese Mittel über die Landesministerien ausgereicht, bei denen die Fördermittel beantragt werden.
- Beschaffung durch die Kommune: Die vom Bürgerbus profitierende Kommune (Gemeinde, Landkreis) kann die mit dem Bürgerbus zusammenhängende Investitionen teilweise oder vollständig mit Mitteln aus dem jeweiligen Haushalt fördern. Hierzu ist in der Regel ein politischer Beschluss notwendig. Da Verkehrsangebote aber keine Pflichtaufgabe von Gemeinden sind, wird ihnen eine solche Investition bei schlechter Haushaltslage unter Umständen durch die Kommunalaufsicht nicht genehmigt.

- Stiftungen: Diverse Stiftungen in Deutschland fördern Aktivitäten, die soziale Zwecke verfolgen. Die Fördertatbestände und die konkreten Förderbedienungen sind im Einzelfall zu klären.
- Fahrgeldeinnahmen: Im Regelfall erhebt der Bürgerbus-Verein für seine Dienstleistung einen Fahrpreis (vgl. 6.3.4). Über die Fahrgeldeinnahmen sollte sich ein Teil der laufenden Betriebskosten finanzieren lassen.
- Fahrzeugwerbung: Die Bereitstellung der Flächen auf dem Bürgerbus-Fahrzeug zu Werbezwecken (z. B. Werbung von ortsansässigen Geschäften, Handwerkern oder Dienstleistern) ist ein guter Weg, um Zusatzeinnahmen zu generieren.
- Mitgliedsbeiträge: Bürgerbus-Vereine haben die Möglichkeit, von ihren Mitgliedern einen Mitgliedsbeitrag zu erheben. Es ist aber zu beachten, dass die meisten Vereinsmitglieder über ihre ehrenamtliche Arbeit bereits einen Beitrag leisten.
- Spenden und Sponsorengelder: Auch das Einwerben von Spenden und Sponsorengeldern kann zur Verbesserung der Einnahmesituation genutzt werden. Spenden und Aufwandsentschädigungen werden bei Bürgerbus-Verkehren im Allgemeinen nicht als Einnahmen im Sinne der „entgeltlichen Personenbeförderung“ des PBefG gewertet. Es empfiehlt sich jedoch, die Spenden nicht direkt im Fahrzeug und im unmittelbaren Zusammenhang einer Fahrt entgegenzunehmen, da die Grenze zwischen Spende und Fahrgeld verschwimmen kann. Neben Geldspenden können auch Sach- oder Dienstleistungsspenden eine hilfreiche Unterstützung sein, wenn beispielsweise das örtliche Verkehrsunternehmen die Wartung und Reparatur der Fahrzeuge kostenfrei übernimmt oder ein Autohaus als Fahrzeughalter dem Bürgerbus-Verein ein geeignetes Fahrzeug kostenfrei zur Verfügung stellt; hierbei sind jedoch versicherungs- und haftungsrechtliche Aspekte zu beachten.

Praxisbeispiel Bürgerbus Dallgow-Döberitz (Brandenburg):

Der Bürgerbus-Verein Dallgow-Döberitz e.V. kalkuliert nach Aussage des Vereinsvorsitzenden für den Betrieb in 2018 (1 Linie, 6 tägliche Fahrten) mit Ausgaben in Höhe von unter 20.000 EUR. Diese werden gedeckt durch finanzielle Zuwendungen der Gemeinde (höherer vierstelliger Betrag) und des örtlichen ÖPNV-Unternehmens (mittlerer vierstelliger Betrag), Einnahmen aus Fahrzeugwerbung (niedriger vierstelliger Betrag) sowie über Mitgliedsbeiträge (niedriger dreistelliger Betrag).

6.4.3 Steuerliche Aspekte

Körperschafts-, Gewerbe- und Umsatzsteuer

Trägt ein Bürgerbus-Verein die finanzielle und wirtschaftliche Verantwortung für den Fahrbetrieb selbst, entspricht er einem Wirtschaftsbetrieb, der einen eigenwirtschaftlichen Erwerbszweck verfolgt, und ist demnach auch verpflichtet, Körperschafts-, Gewerbe- und Umsatzsteuer zu zahlen. Der Bürgerbus-Verein hat in diesem Fall ei-

ne **Abrechnungs- und Buchhaltungspflicht**, sowohl gegenüber dem Finanzamt als auch gegenüber möglichen Kooperationspartnern.

Überträgt der Bürgerbus-Verein die kaufmännische Betriebsführung hingegen einem Verkehrsunternehmen, bleibt dem Verein die Steuerpflicht erspart, weil dann das Verkehrsunternehmen die beim Fahrbetrieb anfallenden Rechnungen übernimmt und Anspruch auf die Fahrgeldeinnahmen hat.

Keine Gemeinnützigkeit

Bürgerbus-Vereine sind im Allgemeinen **nicht als gemeinnützig** anerkannt. Begründet wird dies mit dem Umstand, dass der Verein gemäß seinem Zweck überwiegend oder ausschließlich Beförderungsleistungen im Personenverkehr erbringt, was grundsätzlich als gewerbliche Tätigkeit eingestuft wird. Die Situation kann sich anders darstellen, wenn der Verein neben dem Bürgerbus-Verkehr noch andere, eindeutig als gemeinnützig einzustufende Aktivitäten in seiner Satzung benennt und praktiziert. Hier kommt es dann im Einzelfall auf die Gewichtung von gemeinnützigen und nicht gemeinnützigen Aktivitäten an. Es empfiehlt sich, einen Steuerberater zu konsultieren.

Kraftfahrzeugsteuer

Ein Bürgerbus-Fahrzeug unterliegt nicht unbedingt der regulären Kfz-Besteuerung. So sind unter anderem PKW mit acht oder neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz von der Kfz-Steuer befreit, wenn das Fahrzeug während des Zeitraums, für den die Steuer zu entrichten wäre, zu mehr als 50 Prozent der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet wird (§ 3 KraftStG). Die Verwendung des Fahrzeugs ist buchmäßig, zum Beispiel über ein Fahrtenbuch, nachzuweisen.

Geprüft werden sollte, ob aktuell für bestimmte Fahrzeugtypen oder Antriebsarten **Sonderbedingungen für eine (temporäre) Befreiung von der Kfz-Steuer** gelten, auch wenn diese nicht unter § 3 KraftStG fallen. So sind gegenwärtig Elektro-Pkw im Sinne des § 9 Absatz 2 KraftStG bei einer erstmaligen Zulassung bis zum 31. Dezember 2020 für zehn Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit (§ 3d KraftStG).

Ebenfalls zu beachten ist, dass die Nutzung von steuerbefreiten Fahrzeugen Einschränkungen unterliegt. Dies ist beispielweise der Fall, wenn Fahrzeuge, die eigentlich der örtlichen Feuerwehr (Mannschaftstransport) oder einem Sozialdienstleister (Krankentransport) gehören und nach § 3d KraftStG steuerbefreit sind, für den Bürgerbus-Verkehr genutzt würden. Sie verlieren dann ihre Steuerbefreiung.

6.5 Macht Spaß! – Vereinstätigkeit und Motivation im Bürgerbus-Verein

Die Motive der Menschen, die einen Bürgerbus initiieren und die Vereinsarbeit aktiv unterstützen, sei es als Fahrpersonal oder im Hintergrund, ist erfahrungsgemäß sehr unterschiedlich. Sie alle eint das gemeinsame Ziel, in einer Gemeinschaft (Verein) einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensverhältnisse vor Ort (zusätzliches Mobilitätsangebot) zu leisten. Ein aktives Vereinsleben, das über das Erbringen der Mobilitätsdienstleistung hinausgeht, ist daher ein wichtiger Faktor zur Motivation der Vereinsmitglieder, um diese auch langfristig an den Verein zu bindet und ihr freiwilliges Engagement anzuerkennen. Regelmäßig stattfindende Vereinsfeste (Sommerfest, Weihnachtsfeier) oder Ehrungen von besonders engagierten Mitgliedern sind hierbei geeignete Möglichkeiten zur Belebung des Vereins und zur Stärkung des Zusammenhalts.

7 Weiterführende Informationen und Kontakte

Wichtige Gesetze und Richtlinien

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

<http://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>

Fahrerlaubnisverordnung (FEV)

https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/

Thüringer ÖPNV-Gesetz

https://www.thueringen.de/mam/th9/oepnv/gesetz_opnv.pdf

Informationen und Kontakte in Thüringen

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Referat Regionalentwicklung

Referatsleiterin: Frau Simone Hold

Tel.: 0361 / 57-4191320

E-Mail: simone.hold@tmil.thueringen.de

Stellvertretende Referatsleiterin: Frau Kathleen Friedrich

Tel.: 0361 / 57-4191324

E-Mail: kathleen.friedrich@tmil.thueringen.de

Informationen und Kontakte außerhalb von Thüringen

Bitte beachten: Auf den nachfolgend angegebenen Internetseiten finden sich häufig auch weiterführende Links zu Bürgerbus-Broschüren und Leitfäden.

Baden-Württemberg	
Information:	https://www.nvbw.de/aufgaben/neue-oepnv-angebotsformen/buergerbusse/ http://www.pro-buergerbus-bw.de
Broschüre:	ja, über NVBW-Internetseite
Kontakt:	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH Dr. Martin Schiefelbusch Wilhelmsplatz 11 70182 Stuttgart Tel.: 0711 / 23991-117 E-Mail: martin.schiefelbusch@nvbw.de Pro Bürgerbus Baden-Württemberg e.V. Blätscherstraße 20 73240 Wendlingen am Neckar Tel.: 07024 / 52901 E-Mail: fredschuster@freenet.de

Brandenburg (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB)	
Information:	https://www.buergerbusse-brandenburg.de/
Broschüre:	ja, über obige Internetseite
Kontakt:	über obige Internetseite
Hessen	
Information:	https://www.mobileshessen2020.de/buergerbusse https://www.miteinander-in-hessen.de/aktuelles/foerderprogramm-buergerbus/
Broschüre:	ja, über Internetseite Mobiles Hessen 2020
Kontakt:	über Kontaktformular auf Internetseite Mobiles Hessen 2020
Niedersachsen	
Information:	https://www.pro-buergerbus-nds.de/ https://www.zvbn.de/buergerbus/
Broschüre:	ja, über ZVBN-Internetseite
Kontakt:	Pro Bürgerbus Niedersachsen e.V. Stefan Bendrien Bürgerwohlsweg 23a 28215 Bremen E-Mail: über Kontaktformular auf der obigen Internetseite Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN) Stefan Bendrien Willy-Brandt-Platz 7 28215 Bremen Tel.: 0421 / 460529-31 E-Mail: Bendrien@zvbn.de
Nordrhein-Westfalen	
Information:	http://www.pro-buergerbus-nrw.de/
Broschüre:	ja, über obige Internetseite
Kontakt:	Pro Bürgerbus NRW Franz Heckens (Vorsitzender) Stormstraße 13 47623 Kevelaer Tel.: 02832 / 5053055 oder 02832 / 122-402 (dienstl.) E-Mail: info@pro-buergerbus-nrw.de
Rheinland-Pfalz	
Information:	http://www.buergerbus-rlp.de
Broschüre:	https://www.nexusinstitut.de/images/stories/content-pdf/broschuere_web_end.pdf
Kontakt:	Agentur Landmobil Dr. Holger Jansen Tel.: 030 / 42801258

	mobil: 0151 / 23690066 E-Mail: jansen@agentur-landmobil.de
Schleswig-Holstein	
Information:	https://www.nah.sh/projekte/buergerbusse-in-schleswig-holstein/ http://www.buergerbus-sh.de/
Broschüre:	ja, über nah.SH-Internetseite
Kontakt:	Agentur Landmobil Dr. Holger Jansen Tel.: 030 / 42801258 mobil: 0151 / 23690066 E-Mail: jansen@agentur-landmobil.de

8 Literaturverzeichnis

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (Hg.) (2016): *Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen*. Berlin

Fahrgastverband PRO BAHN (2013): Bürgerbus Altenbeken gescheitert – Es fehlen Fahrer: http://www.probahn-ruhr.de/owl/news,id727,buergerbus_altenbeken_gescheitert_es_fehlen_fahrer.html (abgerufen am: 15.04.2018)

JANSEN, H. und SCHUÉ, M. (2015): Die kleine oder die große Lösung für den Bürgerbus? Bürgerbusse und die Rechtslage nach dem PBefG; in: Der Nahverkehr 7-8/2015, S.38 ff.

KIELER NACHRICHTEN (2017a): Schmalensee: Bürgerbus eingestellt. <http://www.ln-online.de/Lokales/Segeberg/Schmalensee-Buergerbus-eingestellt> (15.04.2018)

KIELER NACHRICHTEN (2017b): Aus für den Bürgerbus. <http://www.kn-online.de/Lokales/Segeberg/Schmalensee-Aus-fuer-den-Buergerbues> (abgerufen am: 15.04.2018)

LZonline (2014a): Aus für den Bürgerbus. <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/luneburg/171873-aus-fuer-den-buergerbus> (abgerufen am: 15.04.2018)

LZonline (2014b): Ochtmissen fährt die starke Linie. <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/luneburg/155297-ochtmissen-faehrt-die-starke-linie> (abgerufen am: 15.04.2014)

NORDDEUTSCHE RUNDSCHAU (2010): Aus für den "Stör-Express". <https://www.shz.de/lokales/norddeutsche-rundschau/aus-fuer-den-stoer-express-id1938506.html> (abgerufen am: 15.02.2018)

NORDDEUTSCHE RUNDSCHAU (2011): Stör-Express - einmaliges Projekt endet. <https://www.shz.de/lokales/norddeutsche-rundschau/stoer-express-einmaliges-projekt-endet-id1072931.html> (abgerufen am: 15.02.2018)

RPO BÜRGERBUS NRW e.V (Hg.) (2010): Steig ein – Bürgerbusse in NRW, S. 19

RHEIN-ZEITUNG (2016): Aus für Selterser Schleifenbus besiegelt: Umbau des Tennensplatzes könnte 2016 beginnen. https://www.rhein-zeitung.de/region/lokales/westerwald_artikel,-aus-fuer-selterser-schleifenbus-besiegelt-umbau-des-tennenplatzes-koennte-2016-beginnen-_arid,1420887.html (abgerufen am: 15.04.2018)

ROTENBURGER RUNDSCHAU (2018): Die Zeit drängt. <https://www.rotenburger-rundschau.de/lokales/scheessel/buergerbus-verein-scheessel-sucht-haenderingend-neue-fahrer-121476.html> (abgerufen am: 15.04.2018)

SCHIEFELBUSCH, M. (2015): *BürgerBusse in Fahrt bringen Stationen auf dem Weg zum BürgerBus*. Herausgeber: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Stuttgart. S. 17 und S.19

VERWALTUNGSGERICHT KARLSRUHE (2017): Bad Liebenzell: Klage gegen Bürger-Rufauto teilweise erfolgreich. Pressemitteilung vom 20.10.2017. http://www.vgkarlsruhe.de/pb/,Lde/Startseite/Presse/Bad+Liebenzell_+Klage+gegen+Buerger-Rufauto+teilweise+erfolgreich/ (abgerufen am: 15.04.2018)

Anhang: Ausgewählte Praxisbeispiele für Bürgerbus-Angebot