
Bürgerbusleitfaden





Inhalt

	Einleitung	3
1	Vorbemerkungen: Nahverkehr und Bürgerbusse in Schleswig-Holstein	3
1.1	Nahverkehr in Schleswig-Holstein	3
1.1.1	Aufgabenträgerschaft	3
1.1.2	Rechtsgrundlagen Busverkehre	3
1.1.3	Verkehrsverbände	4
1.1.4	Weiterentwicklung des Busverkehrs	4
1.2	Bürgerbusse als Ergänzung des Nahverkehrs	4
1.3	Arbeitsgemeinschaft der Bürgerbusse pro bürgerbus sh	5
2	Startphase	6
2.1	Initialzündung	6
2.2	Partnersuche	6
2.3	Grobkonzept	7
2.4	Infoveranstaltung	7
2.5	Vereinsgründung	7
2.5.1	Warum ein Verein?	7
2.5.2	Vereinsgründung	7
3	Konzeptphase	8
3.1	Organisationskonzept	8
3.1.1	Besitz des Fahrzeugs	8
3.2	Entwicklung des Kooperationsvertrages	9
3.3	Personalkonzept	9
3.3.1	Anforderungen an das Fahrerteam	9
3.3.2	Talente in der Organisation	10
3.4	Angebotskonzept	10
3.4.1	Nachfragepotenzial abschätzen	11
3.4.2	Raumstruktur berücksichtigen	12
3.4.3	Verknüpfung zum Nahverkehr herstellen	12
3.4.4	Betriebskonzept ermöglichen	12
3.5	Haltestellenkonzept	13
3.6	Fahrzeugkonzept	13
3.6.1	Fahrzeuganforderungen	13
3.6.2	Fahrzeugmarkt	14
3.6.3	Kosten	14
3.6.4	Ersatzfahrzeug	14
3.6.5	Stellplatz	14
3.7	Tarifkonzept	15
3.7.1	Tarifmodelle	16
3.7.2	Tarifprüfung	16
3.8	Finanzierungskonzept	17
3.8.1	Transparenz für den Verein und für Dritte	18
3.8.2	Mittelbeschaffung	18
3.8.3	Sponsoring	18
3.8.4	Steuerrecht	18



4	Umsetzungsphase	18
4.1	Beantragung der Liniengenehmigung	18
4.2	Fahrzeug beschaffen	19
4.3	Einrichtung neuer Haltestellen	20
4.4	Vorbereiten der Fahrer	20
4.5	Einrichten der Vertriebstechnik und der Fahrgastzählung	20
4.6	Vorbereiten der Fahrgastinformation	20
4.7	Fahrdienstleitung	21
5	Betriebsphase	21
5.1	Einweihung und Betriebsstart des Bürgerbusses	21
5.2	Der laufende Betrieb	21
6	Begleitphase	21
6.1	Öffentlichkeitsarbeit	21
6.2	Vereinsführung	22
	Anhang	23
	Glossar und Abkürzungen	23
	Rechtliche Grundlagen im Zusammenhang mit einem Bürgerbus	23
	Leitfäden und Handbücher aus anderen Bundesländern	24
	Weiterführende Internetseiten	24

Herausgeberin

NAH.SH GmbH
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel
T. 0431.660 19-46
christine.carstensen@nah.sh
www.nah.sh

Mitarbeit und Kontakt:

HVV
Hamburger Verkehrsverbund GmbH
Frau Gering
T. 040.32 57 75-252
info@hvv.de
www.hvv.de

probus schleswig-holstein
Arbeitsgemeinschaft der Bürgerbusse
in Schleswig-Holstein
T. 04832.90 83 123
kontakt@pro-buergerbus-sh.de
www.pro-buergerbus-sh.de

OVN

Omnibus Verband Nord e. V.
Her Dr. Schack
T. 0431.614 27
info@ovn-online.de
www.ovn-online.de

Mehr Informationen zum Thema Bürgerbus finden Sie
unter www.nah.sh/buergerbus.



Einleitung

Bürger fahren Bürger – das ist in Schleswig-Holstein ein recht neues Thema. Mit großem Interesse verfolgen wir, wie sich vielerorts Menschen engagieren, um ein zusätzliches Busangebot zu ermöglichen. Dort, wo ein Bürgerbus fährt, werden die Menschen mobiler.

Schleswig-Holstein hat in vielen Teilen des Landes ein gutes Nahverkehrsangebot. Allerdings können Land, Kreise und kreisfreie Städte nicht an allen Orten zu allen Zeiten und Anlässen passende Angebote bereithalten. Die Idee zu einem Bürgerbus kommt in diesem Falle von aktiven Bürgern, die einen weiteren Mobilitätsbedarf sehen und vielleicht schon andere Bürgerbusse kennengelernt haben. Sie bewerten das Modell als sinnvolle Selbsthilfe und möchten sich ehrenamtlich dafür engagieren.

Was diese Initiativen in der Folge leisten, um in Eigenregie ein Mobilitätsangebot auf die Beine zu stellen, ist enorm. Da müssen sich Menschen, die in der Regel bisher nichts mit Fahrplänen und Fahrzeugfinanzierung zu tun hatten, einen ganz neuen Themenbereich erschließen. Sich um Mitstreiter, Finanzierungsmöglichkeiten und rechtliche Fragestellungen kümmern und dafür viele Stunden Arbeit investieren. Um einen Bürgerbus von der ersten Idee bis zur Umsetzung zu bringen, ist langer Atem nötig. Ein Bürgerbus kann zu einem Impulsgeber der Region werden – das sehen wir an den Beispielen in Fehmarn oder Ladelund.

Auf der Suche nach Ansprechpartnern und Unterstützung stoßen Ehrenamtliche häufig an ihre Grenzen und auf unerwartete Hürden. Als Orientierungshilfe haben Land, Kreise, kreisfreie Städte, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen, Bürgerbusvereine, HVV und NAH.SH gemeinsam diesen vorliegenden Leitfaden entwickelt. Hierfür haben sie sich mit ihrer Expertise in den Erstellungsprozess eingebracht, sich mit ihren Verbänden und Kollegen rückgekoppelt, Wissens- und Verfahrenslücken geklärt und gemeinsam nach Lösungen gesucht. Das Ergebnis ist dieser chronologisch aufgebaute und umsetzungsorientierte Leitfaden. Wir bedanken uns bei allen Beteiligten für die Zusammenarbeit und hoffen, dass der Leitfaden für zukünftige Initiativen und involvierte Akteure einen roten Faden zur Umsetzung eines Vorhabens darstellt.

*Anmerkung: Zur besseren Lesbarkeit dieses Leitfadens haben wir bei der Nennung von Personengruppen auf die weibliche Ergänzung „*innen“ verzichtet und nur die männliche Form benutzt, wobei selbstverständlich immer Männer und Frauen gemeint sind. Alle in diesem Leitfaden gemachten Angaben sind zudem ohne Gewähr.*

1 Vorbemerkungen: Nahverkehr und Bürgerbusse in Schleswig-Holstein

1.1 Nahverkehr in Schleswig-Holstein

1.1.1 Aufgabenträgerschaft

Öffentlicher Nahverkehr mit Bussen und Bahnen ist ein Teil der Daseinsvorsorge. Er wird von der öffentlichen Hand und durch Fahrgeldeinnahmen finanziert. In Schleswig-Holstein ist die **Aufgabenträgerschaft** für den Nahverkehr aufgeteilt: Das Land bestellt und finanziert die Bahnverkehre im Nahverkehr (SPNV: Schienenpersonennahverkehr) während die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für Busverkehre im Nahverkehr (ÖSPNV: Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr) sind. Das Land, die Kreise und kreisfreien Städte haben sicherzustellen, dass die Bevölkerung in Schleswig-Holstein ausreichend mit Verkehrsleistungen versorgt wird.

Der Verkehr mit Nahverkehrszügen wird zum großen Teil aus Mitteln des Bundes finanziert. Ein Teil dieser Mittel wird über die Finanzierungsverordnung (ÖPNVFinV SH) an die Kreise und kreisfreien Städte weitergereicht, die damit einen Teil ihres Busverkehrs finanzieren. Die anderen Teile werden jeweils aus Eigenmitteln des Landes, der Kreise und kreisfreien Städte erbracht. Die **Städte und Gemeinden** sind an der Finanzierung und Bestellung des Nahverkehrs in der Regel nicht direkt beteiligt.

1.1.2 Rechtsgrundlagen Busverkehre

Die Busverkehre werden vom Kreis bzw. von der kreisfreien Stadt geplant und bei Verkehrsunternehmen bestellt. Die Kreise und kreisfreien Städte beschreiben beispielsweise Umfang, Fahrplan und



Qualität des geplanten Verkehrs und vergeben den Auftrag zur Durchführung der Verkehrsleistung entweder in wettbewerblichen Vergabeverfahren oder beauftragen kreis- oder stadteigene Unternehmen direkt. Während der meist zehnjährigen Auftragsdurchführung regelt ein **Verkehrsvertrag** das Verhältnis zwischen beiden Parteien.

Busverkehre unterliegen u. a. den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (**PBefG**) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (**BOKraft**). Diese Normen stellen die Beförderung von Personen unter einen hohen Schutz. Linienerkehre müssen deshalb genehmigt werden. In Schleswig-Holstein sind hierfür die Kreise und kreisfreien Städte zuständig.

1.1.3 Verkehrsverbände

Um Busse und Bahnen besser miteinander zu verknüpfen, haben sich die Kreise, die kreisfreien Städte und das Land Schleswig-Holstein im Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) zusammengeschlossen. Die Kreise im Hamburger Umland sind zusätzlich Mitglied im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Die Verkehrsverbände organisieren zusammen mit den Aufgabenträgern unter anderem die Abstimmung zwischen Bussen und Bahnen und vermarkten das ÖPNV-Angebot gemeinsam.

1.1.4 Weiterentwicklung des Busverkehrs

Neben der Daseinsvorsorge formuliert das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG SH) aber auch weitere Ziele: „Der ÖPNV [...] soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen.“ (§ 1 ÖPNVG SH) Er soll attraktiv gestaltet werden und eine umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto darstellen.

Wie diese Ziele im Busverkehr erreicht werden, legen die Kreise und kreisfreien Städte in einem Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) fest. Dieser Plan beinhaltet eine Bestandsaufnahme, in der Liniennetz, Haltestellen, Fahrtenangebot und Tarife beschrieben werden, definiert aber auch verkehrspolitische Ziele und zeigt Perspektiven auf, wie der ÖPNV weiterentwickelt werden kann. Weiterhin treffen die RNVP Aussagen zur Erreichung von Barrierefreiheit und

zum Einsatz alternativer Bedienformen, denen Bürgerbusse zugeordnet werden können.

1.2 Bürgerbusse als Ergänzung des Nahverkehrs

Um das vom Aufgabenträger finanzierte ÖPNV-Angebot zu ergänzen, haben sich in einigen Bundesländern, wie auch in Schleswig-Holstein, Bürgerbusvereine gegründet, die mit ihrem Angebot das bestehende ÖPNV-Netz räumlich verdichten oder zeitlich ergänzen möchten.

Hinter dem Konzept „Bürgerbusse“ stehen selbstständig tätige Vereine, die den Busbetrieb planen und umsetzen. Ehrenamtlich tätige Organisatoren und Fahrer betreiben mit einem Kleinbus einen regelmäßigen Busverkehr. Bürgerbusverkehre sind als Linienerkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes genehmigt und kooperieren mit dem regional tätigen Verkehrsunternehmen.

Begriffsdefinition Bürgerbus

- *Bürgerbusse sind Teil des ÖPNV und ergänzen ihn*
- *Bürgerbusse wenden das PBefG an*
- *Bürgerbusse werden ehrenamtlich von Vereinen gefahren*
- *Bürgerbusvereine schließen Kooperationsverträge mit Verkehrsunternehmen*

Dieses Selbstverständnis wurde vom Projektteam Bürgerbus am 06.07.2016 beschlossen. Das Projektteam Bürgerbus setzt sich zusammen aus der Arbeitsgemeinschaft „pro bürgerbus schleswig-holstein“ und Vertretern der Verkehrsunternehmen, der Aufgabenträger, der Genehmigungsbehörden und der Verkehrsverbände.



Exkurs: Andere Mobilitätsformen

Bürgerbusse sind eine Möglichkeit, um ergänzende Mobilitätsangebote zu schaffen. Denkbar sind aber auch andere Formen, die derzeit unter ähnlichem Namen beworben werden. Sie sind keine Bürgerbusse im Sinne dieses Leitfadens.

1. Rufbusse (Flexible Bedienformen des ÖPNV)

Die Fahrten von Rufbussen finden meist nur nach telefonischer Anmeldung durch den Fahrgast statt und/oder folgen einem zeitlich oder räumlich flexiblen Fahrplan, d.h. sie sind mal mehr, mal weniger fahrplangebunden. Sie ergänzen oder verdichten den Linienverkehr mit Bussen, können ihn aber auch ersetzen.

Rufbusse gehören zum regulären ÖPNV und werden wie dieser finanziert. Übliche Bezeichnungen für diese Verkehre sind Anruf-Sammel-Taxi (AST), Anruf-Linien-Taxi (ALiTa) oder Anruf-Sammel-Mobil (ASM).

2. Taxen und Mietwagen (Individualbeförderung)

Taxen und Mietwagen bieten eine individuelle Beförderung von Fahrgästen an. Der Fahrgast meldet seinen Fahrtwunsch an und ist nicht an Haltestellen, Linienverläufe oder Fahrtzeiten gebunden. Fahrten werden ausschließlich auf Bestellung des Kunden durchgeführt. Taxen und Mietwagen sind eigenwirtschaftlich, d.h. sie werden nicht öffentlich bezuschusst.

3. Mitfahren/Fahrgemeinschaften

Bei einer privaten Mitfahrt führt ein privater Fahrer eine von ihm geplante Fahrt durch und nimmt einen weiteren Fahrgast oder mehrere Fahrgäste auf der Strecke mit. Die Fahrt wird durch Fahrer und Mitfahrende gemeinsam finanziert. Das Mitfahren unterscheidet sich von gewerblicher Personenbeförderung dadurch, dass das Fahrgeld die Betriebskosten des Fahrzeugs nicht übersteigt.

4. CarSharing (Fahrzeugbereitstellung)

CarSharing beschreibt das Bereitstellen eines Fahrzeugs für einen Nutzer. Es umfasst keine Beförderungsdienstleistung, der Nutzer muss das Fahrzeug selbst fahren. CarSharing wird von gewerblichen Anbietern angeboten, zum Teil aber auch von Vereinen, Gemeinden oder als Form der Nachbarschaftshilfe von Privatpersonen.

Die Bezeichnungen für diese Angebote sind deshalb sehr unterschiedlich, weil sie von unterschiedlichen Initiatoren geplant werden oder andere Nutzungskonzepte verfolgen. Als gewerbliche Anbieter können car2go, cambio oder StattAuto benannt werden. Konzepte wie das Dorfauto oder der Vereinsbus kommen meist aus der Selbsthilfe oder sind ehrenamtlich. Neben Pkw können beispielsweise auch Fahrräder oder (Klein-)Busse geteilt werden.

1.3. Arbeitsgemeinschaft der Bürgerbusse „pro bürgerbus schleswig-holstein“

Die Bürgerbusvereine aus Schleswig-Holstein haben sich am 17. Januar 2015 in Meldorf getroffen. Sie bilden seitdem eine Arbeitsgemeinschaft der Bürgerbusvereine Schleswig-Holsteins, um ihre Interessen zu vertreten.

Die Arbeitsgemeinschaft tritt unter dem Namen „pro bürgerbus schleswig-holstein“ auf und hat ihren Sitz in Meldorf. Ihr gehören derzeit fünf Bürgerbusvereine an. Die Arbeitsgemeinschaft hat folgende Aufgaben und Ziele:

- Sie fördert die Zusammengehörigkeit der Vereine und den Informationsaustausch zwischen den Bürgerbusvereinen in Schleswig-Holstein.
- Sie leistet Hilfestellung bei neuen Bürgerbus-Projekten in Schleswig-Holstein durch Vermittlung von Informationen und Kontakten zu benachbarten oder beratenden Bürgerbusvereinen, denn Bürgerbusler helfen Bürgerbuslern!
- Sie steht in Kontakt zu den anderen Bürgerbus-Landesverbänden und -vereinigungen und engagiert sich in der seit 20. Juni 2015 auf Bundesebene bestehenden Arbeitsgemeinschaft „AG Bürgerbus Bund“.



- Sie betreibt eine rege Öffentlichkeitsarbeit, um die Bürgerbus-Idee in Schleswig-Holstein bei Bürgern, in politischen Gremien und anderen Institutionen voranzutreiben.
- Sie setzt sich ein für eine verbindliche gesetzliche Regelung in Schleswig-Holstein für die Anschaffung und den Betrieb barrierefreier Bürgerbusse sowie der folgenden Ersatzbeschaffungen.

Die Arbeitsgemeinschaft „pro bürgerbus schleswig-holstein“ vertritt die Interessen der einzelnen Vereine gegenüber den Ministerien, der NAH.SH und anderen Institutionen. Die Eigenständigkeit der einzelnen Bürgerbusvereine wird dabei in keiner Weise eingeschränkt. Allen Bürgerbusvereinen in Schleswig-Holstein steht die Arbeitsgemeinschaft offen.

Mehr Informationen zu „pro bürgerbus schleswig-holstein“ unter www.pro-buergerbus-sh.de

2 Startphase

2.1 Initialzündung

Bürgerbusvorhaben werden gegründet, weil Bürger ein Mobilitätsdefizit wahrnehmen. Wie andere Vereine sind Bürgerbusvereine Orte ehrenamtlichen Engagements, in denen Bürger sich für andere einsetzen und sich sozial engagieren. Sie gestalten ein aktives Vereinsleben und beleben die Gemeinde. Es gibt viele Gründe, sich als Bürger hier ehrenamtlich zu betätigen.

Bürgerbusse sind keine „Initiative von oben“, sondern eine Bewegung von engagierten Bürgern. Oft entstehen diese Initiativen, weil das ÖPNV-Angebot in der Region als nicht befriedigend wahrgenommen wird oder lückenhaft ist. Sie können sich aus bestehenden Netzwerken entwickeln, wie z.B. Nachbarschaften, Kollegenkreisen oder aus anderen Vereinen. Mit dem Bürgerbus gründen die Beteiligten eine gemeinsame Initiative, die sich zusammen für die Mobilität vor Ort engagiert.

2.2 Partnersuche

Bei den ersten Schritten einer Bürgerbusinitiative ist der Rat bereits etablierter Bürgerbusvereine eine gute und wichtige Unterstützung. Hierzu kann die Initiative auf bekannte Bürgerbusvereine zugehen

oder sich an die Arbeitsgemeinschaft „pro bürgerbus schleswig-holstein“ wenden. Die bestehenden Bürgerbusvereine können eine gute Orientierung und Informationen für das weitere Vorgehen geben.

Aus dem Bereich des ÖPNV kann eine Bürgerbusinitiative auf zwei Ansprechpartner mit unterschiedlichen Aufgaben und Kompetenzen zurückgreifen:

- Unmittelbarer Ansprech- und später auch angestrebter Kooperationspartner für die Bürgerbusvereine sind die Verkehrsunternehmen. Deswegen sollten diese von Anfang an involviert werden. Sie sind es aber auch, die das lokale Wissen über bestehende Angebote und zusätzliche Verkehrsbedarfe haben.
- Die Kreise und kreisfreien Städte sind die Aufgabenträger für den Busverkehr. Sie bestellen Busverkehre bei den Verkehrsunternehmen und finanzieren diese. In diesem Vertragsverhältnis arbeiten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen partnerschaftlich und in engem Kontakt miteinander. So kann der Kreis auch für den Bürgerbus den Kontakt zum Verkehrsunternehmen herstellen und eine moderierende Rolle einnehmen.

Auch die Gemeinden sind wichtige Ansprechpartner in unterschiedlichen Funktionen, zum Beispiel, um die für den zukünftigen Bürgerbusverein wichtigen Verwaltungsabläufe zu erläutern. Die Zustimmung der Gemeinde ist nicht nur als symbolische Rückendeckung wichtig, sondern kann auch für später eventuell notwendig werdende Bürgschaften oder einen Verlustausgleich wichtig sein. Für viele Fördermittelgeber ist die Gemeinde im Gegensatz zu einem Verein bzw. einer privatwirtschaftlichen Organisation zuwendungsberechtigt.

Partner aus der Region helfen, das Vorhaben „Bürgerbus“ von der Idee zur Umsetzung zu bringen. Hilfreich sind sowohl potenzielle Sponsoren aus der Wirtschaft als auch Kontakte aus Politik und Verwaltung, die bei Anträgen und Genehmigungen Hilfeleistung leisten können.



Ansprechpartner stehen unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.



2.3 Grobkonzept

Für eine erste Annäherung an das Vorhaben wird ein Grobkonzept erstellt, das die ersten Einsatzmöglichkeiten des Bürgerbusverkehrs aufzeigt. Mit Unterstützung der Partner, wie zum Beispiel Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, sollte die Bürgerbusinitiative hierfür das bestehende Verkehrsangebot aufbereiten, zusätzliche Mobilitätsbedarfe identifizieren und erste Routenvorstellungen entwickeln.

Relevant ist unter anderem, an welchen Stellen potenzielle Fahrgäste einsteigen könnten und welche Ziele sie erreichen möchten. Es kann außerdem sinnvoll sein, Verknüpfungen mit bestehenden Bus- und Bahnlinien herzustellen, damit Strecken nicht parallel bedient werden und die Fahrgäste auch weitere Strecken fahren können. Mit dieser Analyse kann dann eine erste Linienskizze entworfen werden.

Hieraus lassen sich auch erste Rahmenbedingungen für die betriebliche Umsetzung ableiten. Wenn der Bürgerbus beispielsweise von Montag bis Freitag vor- und nachmittags verkehren soll, werden mindestens 15 Bürgerbusfahrer gebraucht. Dies zeigen Erfahrungen aus anderen Projekten. Mehr Fahrer sind natürlich besser, damit auch Urlaubs- und Krankheitszeiten komfortabel überbrückt werden können.

2.4 Infoveranstaltung

Mit dem erarbeiteten ersten Grobkonzept kann die Bürgerinitiative zu einer Informationsveranstaltung einladen, um die Bürgerbusidee mit einer breiten Öffentlichkeit vor Ort zu diskutieren. Neben allen Einwohnern können auch Kommunalpolitiker, Verkehrs- und Taxiunternehmer sowie Pressevertreter eingeladen werden. Externe Experten können Erfahrungen aus anderen Bürgerbusprojekten einbringen und kennen die Arbeitsschritte von der Idee über die Konzeption bis zur Umsetzung.

Eine Musterpräsentation zur Erläuterung der Grundzüge eines Bürgerbusses ist im Downloadbereich verfügbar.



Musterpräsentation steht unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

Die betreffende Gemeinde kann das Bürgerengagement unterstützen, indem sie z.B. ihre medialen Kontakte und Möglichkeiten nutzt und Ansprechpartner bereitstellt. Auch können Terminankündigungen, Mitmachaufrufe oder Projektstände über die Gemeindemedien verbreitet werden.

2.5 Vereinsgründung

2.5.1 Warum ein Verein?

Wenn das Vorhaben „Bürgerbus“ genügend Unterstützer hat, wird durch die Vereinsgründung ein rechtlicher Rahmen geschaffen, damit der Bürgerbus als Organisation auftreten kann. Die Eintragung als Verein ermöglicht es, Rechtsgeschäfte im Namen des Bürgerbusprojekts abzuschließen, z.B. um ein Fahrzeug zu beschaffen, Konten zu eröffnen oder mit Sponsoren zu verhandeln. Auch werden damit Strukturen angelegt, die die Geschäfte nach innen und außen klar strukturieren und Verantwortliche benennen.

Die Vereinsgründung markiert auch den Start des Projektes und verdeutlicht seine Ernsthaftigkeit, denn aus einem lockeren Zusammenschluss Gleichgesinnter entsteht ein verbindliches Vorhaben. Durch die Gründung des Vereins wird auch eindeutig festgelegt, wer welche Aufgaben im Verein wahrnimmt und wer beispielsweise für den Verein spricht. Im Bürgerbusverein schlägt das Herz eines Bürgerbusverkehrs, denn er gibt der Idee einen Rahmen. Das Vereinsleben motiviert die Mitglieder, und aus dem gemeinschaftlichen Handeln entwickelt sich die ganz eigene Dynamik eines jeden Bürgerbusvereins. Neue Mitglieder können dem Verein beitreten, um aktiv mitzuarbeiten, einen finanziellen (Mitglieds-) Beitrag zu leisten oder einfach „nur“ ihre Verbundenheit zum Projekt zu unterstreichen.

Mehr dazu im Kapitel 6 **Begleitphase**.

2.5.2 Vereinsgründung

Grundsätzlich ist die Gründung eines Vereins nicht sehr aufwändig. Ein Verein braucht mindestens sieben Mitglieder. Ein Vorsitzender und sein Stellvertreter und ein Kassenwart, ein Schriftführer und mehrere Beisitzer bilden üblicherweise die personelle Grundausrüstung eines Bürgerbusvereins.



Die Gründung eines Vereins umfasst folgende Punkte:

- Satzung entwerfen und diskutieren
- Gründungsversammlung mit Beschluss der Satzung
- Antrag auf Eintragung bei einem Notar und Anmeldung des Vereins beim Finanzamt



Vereinsgründung in 7 Schritten und Gründungsprotokoll stehen unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

Mit der Eintragung in das Vereinsregister darf und muss der Verein den Zusatz „e.V.“ tragen. Der Bürgerbusverein ist damit eine eigene Rechtspersönlichkeit und darf eigene Rechtsgeschäfte tätigen.

Es ist zu empfehlen, dass jeder Bürgerbusverein mit der Gründung eine Vereins-Haftpflichtversicherung abschließt. Mit dieser Versicherung sind alle Mitglieder gegen Haftpflichtschäden im Rahmen ihrer Vereinstätigkeit versichert.

Exkurs: Bürgerbusse und die Gemeinnützigkeit

Obwohl der Bürgerbusverein im öffentlichen Meinungsbild „gemeinnützig“, d. h. selbstlos handelt und nicht auf wirtschaftlichen Gewinn ausgerichtet ist, werden Bürgerbusvereine steuerrechtlich nicht als gemeinnützig anerkannt.

Ausschlaggebend hierfür ist die Abgabenordnung (AO). In Absatz 2 des § 52 AO werden vom Gesetzgeber nur 25 definierte Zwecke beschrieben, die der Förderung der Allgemeinheit dienen und damit steuerrechtlich als gemeinnützig anerkannt werden. Bürgerbusse gehören nicht dazu.

Bürgerbusse werden als „wirtschaftliche Geschäftsbetriebe“ eingestuft, weil der Linienbetrieb mit Fahrgästen kein Mittel ist, um den Satzungszweck des Vereins zu erfüllen (Zweckbetrieb), sondern vielmehr der „Hauptzweck“ des Vereins. Die steuerliche Befreiung gilt nur für wirtschaftliche Betriebe mit einem Jahresumsatz

von unter 35.000 EUR. Somit sind die meisten Vereine nicht Körperschafts- und Gewerbesteuer befreit und müssen ihre Rücklagen entsprechend versteuern (vgl. § 64ff AO).

3 Konzeptphase

3.1 Organisationskonzept

3.1.1 Besitz des Fahrzeuges

Der Bürgerbusverein ist in jedem Fall für die alltägliche Organisation und den Betrieb seiner Linie verantwortlich. Das Verkehrsunternehmen beantragt für den Bürgerbus die Genehmigung der Linie und ist somit Unternehmer im Sinne des PBefG. Innerhalb dieser Konstruktion sind zwei Organisationsvarianten denkbar:

1. Das Bürgerbusfahrzeug steht in Eigentum oder Besitz des Bürgerbusvereins.
2. Das Verkehrsunternehmen stellt (finanziert durch den Aufgabenträger oder eine Förderrichtlinie) dem Bürgerbusverein das Fahrzeug und übernimmt auch die Wartung und Haftung.

In beiden Fällen steht das Verkehrsunternehmen dem Bürgerbus zur Seite, wird sich aber durch die Kooperation Mitsprache- und Eingriffsrechte beim Bürgerbus vorbehalten.

Exkurs: Warum ist das Verkehrsunternehmen Unternehmer des Bürgerbusbetriebs?

Der Gesetzgeber stellt die Personenbeförderung und damit die Sicherheit der Fahrgäste unter einen hohen Schutz. Ausgangsnorm ist hier das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das auf weiterführende Normen verweist. Aber die hohen Anforderungen bedeuten nicht nur Aufwand, sondern dienen am Ende auch unmittelbar der Absicherung des Vereins und mittelbar dem Komfort der Fahrgäste.



Bei der Genehmigung wird also auch der Antragssteller auf seine Qualifikationen hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und fachlicher Eignung geprüft. In der Regel übernimmt deshalb das etablierte Verkehrsunternehmen die Unternehmerschaft. Alternativ müsste der Bürgerbusverein eine Zulassung als Kraftverkehrsunternehmer für den Linienverkehr (§ 42ff) erlangen oder eine Fachkundeprüfung zum Taxi- und Mietwagenunternehmer ablegen, wodurch sein Betrieb die Merkmale dieser Gelegenheitsverkehre (§ 49ff) aufweisen müsste.

3.2 Entwicklung des Kooperationsvertrages

Das Verhältnis zwischen dem Bürgerbusverein und dem Verkehrsunternehmen ist in einem Kooperationsvertrag zu regeln. Die Konzeptphase der Betriebsplanung dient also auch dazu, den Kooperationsvertrag vorzubereiten, mögliche Abstimmungen vorzunehmen und gemeinsam Konzepte mit den Verkehrsunternehmen zu entwickeln. Diese Nebenkonzpte können später als Anlagen zum Kooperationsvertrag hinzugefügt werden.

Diesem Leitfaden liegt ein Kooperationsvertrag als Muster bei, der auf die erste Organisationsvariante zugeschnitten ist. Der Mustervertrag soll den Vertragsparteien als Orientierungshilfe dienen und muss natürlich an die spezifischen Gegebenheiten und Wünsche der Vertragspartner angepasst werden.



Muster Kooperationsvertrag für Fahrzeuge im Besitz des Bürgerbusvereins steht unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

Lässt die lokale Situation diese Kooperation nicht zu, müssen andere Lösungen gefunden werden. In diesem Fall muss umso mehr Unterstützung bei Aufgabenträgern und anderen Bürgerbusvereinen eingeholt werden. Eine Abstimmung mit dem Verkehrsangebot des lokalen Verkehrsunternehmens ist aber in jedem Fall unerlässlich.

Exkurs: Inhalte Kooperationsvertrag

Ein Kooperationsvertrag wird zwischen Verkehrsunternehmen und Bürgerbusverein geschlossen und regelt somit das Binnenverhältnis mit den jeweiligen Rechten und Pflichten der beiden Vertragspartner.

Meist werden detailliert auch Themen behandelt wie:

- Fahrplan und Marketing
- Tarif
- Haltestellen
- Fahrpersonal
- Fahrzeuge und deren Ersatzgestellung
- Einnahmen und Erlöse sowie Kosten und Abrechnung
- Versicherung und Zulassung
- Haftung gegenüber Dritten
- Laufzeit und Austrittsregelungen

Abstimmungen zum Fahrzeugkonzept, Tarifa-berechnungen usw. werden häufig in Anlagen aufgezeichnet. Dies hat den Vorteil, detailliertere Nebenabreden zu fixieren oder Revisionen einfacher durchzuführen.

3.3 Personalkonzept

Jeder Bürgerbus steht und fällt mit seinen Fahrern und den Organisatoren. Ohne ihr ehrenamtliches Engagement und das Verantwortungsbewusstsein ist das Vorhaben nicht umsetzbar. Trotz unterschiedlicher Motivationshintergründe haben die ehrenamtlich Tätigen ein großes gemeinsames Ziel: Sie wollen durch ihren Einsatz „ihr“ Bürgerbusprojekt unterstützen.

3.3.1. Anforderungen an das Fahrerteam

Für einen funktionierenden Bürgerbus steht an erster Stelle ein starkes und breit aufgestelltes Fahrerteam. Der Aufbau und der Erhalt eines Teams und schließlich auch die Motivation der Fahrer ist deshalb ein wichtiges Anliegen des Vereins. Allerdings darf nicht jeder, der einen Führerschein hat, auch einen Bürgerbus steuern. Der Gesetzgeber



stellt hohe Anforderungen an die Beförderung von Personen. Diese sollten aber nicht nur als Hürden wahrgenommen werden: Die Regulierung durch PBefG und BOKraft unterstützt den Bürgerbus mit einem rechtlichen Rahmen, damit Verein, Fahrer und Fahrgäste zuverlässig abgesichert sind. Um den gesetzlichen Vorschriften zu genügen, müssen die Fahreranwärter zunächst folgende Einstiegsbedingungen erfüllen:

- Mindestalter 21 Jahre
- Führerschein der Klasse B (früher Klasse 3)
- mindestens zwei Jahre Fahrpraxis

Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, kann die erforderliche Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung (umgangssprachlich „P-Schein“) bei der zuständigen Führerscheinstelle (Kreis oder kreisfreie Stadt) beantragt werden. Hierzu sind noch weitere Nachweise wie ein Reaktionstest, eine medizinische Untersuchungen und das Führungszeugnis vorzulegen. Die Erlaubnis gilt dann für fünf Jahre.



Muster Anforderungen Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung (FeV) steht unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

Sind die Voraussetzungen erfüllt und bestehen darüber hinaus seitens der Genehmigungsstelle oder des Vereinsvorstands keine weiteren Bedenken, dass der Antragsteller der „besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen“ gerecht wird (§ 11 FeV), kann der Fahrer in das Fahrerteam aufgenommen werden. Der Verein schließt daraufhin einen Vertrag mit den neuen Fahrern.

Um den Anforderungen der BOKraft und des Kooperationsvertrags nachzukommen, werden die Fahrer vom Verein oder vom Verkehrsunternehmen weiter ausgebildet (Fahrertraining, Streckenkunde, Vertriebstechnik etc.). Der Verein veranlasst auch regelmäßig weitere Nachweise (z.B. Erste-Hilfe-Kurs) und überprüft in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen die Fahrtauglichkeit der Fahrer (z.B. regelmäßige Vorlage des Führerscheins).

3.3.2. Talente in der Organisation

Das Personal des Bürgerbusses kann aber nicht nur aus Fahrern bestehen. Auch in der Verwaltung des Vereins, in der Organisation, in der Öffentlichkeitsarbeit und in der Betreuung der Mitglieder fallen Arbeiten an.

Die Aufgaben des Bürgerbusvereins sind somit sehr vielfältig. Menschen mit Organisationstalent sind z.B. zum Fahrdienstleiter geeignet. Andere Mitglieder besitzen praktische Fertigkeiten und können bei der Website-Betreuung, in der Fahrzeugpflege oder bei Veranstaltungen unterstützen. Ein Steuerberater erspart Ausgaben, wenn er bereit ist, die Steuererklärungen ehrenamtlich anzufertigen. Auch ein Prominenter oder Politiker kann mit seinen Kontakten den Bürgerbus vielfältig fördern.

3.4 Angebotskonzept

Die ersten Informationen aus dem Grobkonzept (Kapitel 2.3.) werden nun detaillierter ausgearbeitet und in einen Fahrplan umgesetzt.

Nach dem Motto „Busverkehre bündeln Nachfrage“ ist deshalb für die Angebotsplanung entscheidend, welche Verkehrsnachfrage wo besteht und wie diese Nachfrage zusammengefasst werden kann. Dafür müssen die Struktur des Raumes und das vorhandene ÖPNV-Angebot in der Planung berücksichtigt werden. Die Angebotsplanung sollte sich außerdem an der betrieblichen Umsetzbarkeit orientieren.



Fragen, die bei der Angebotsplanung helfen können, sind zum Beispiel folgende:

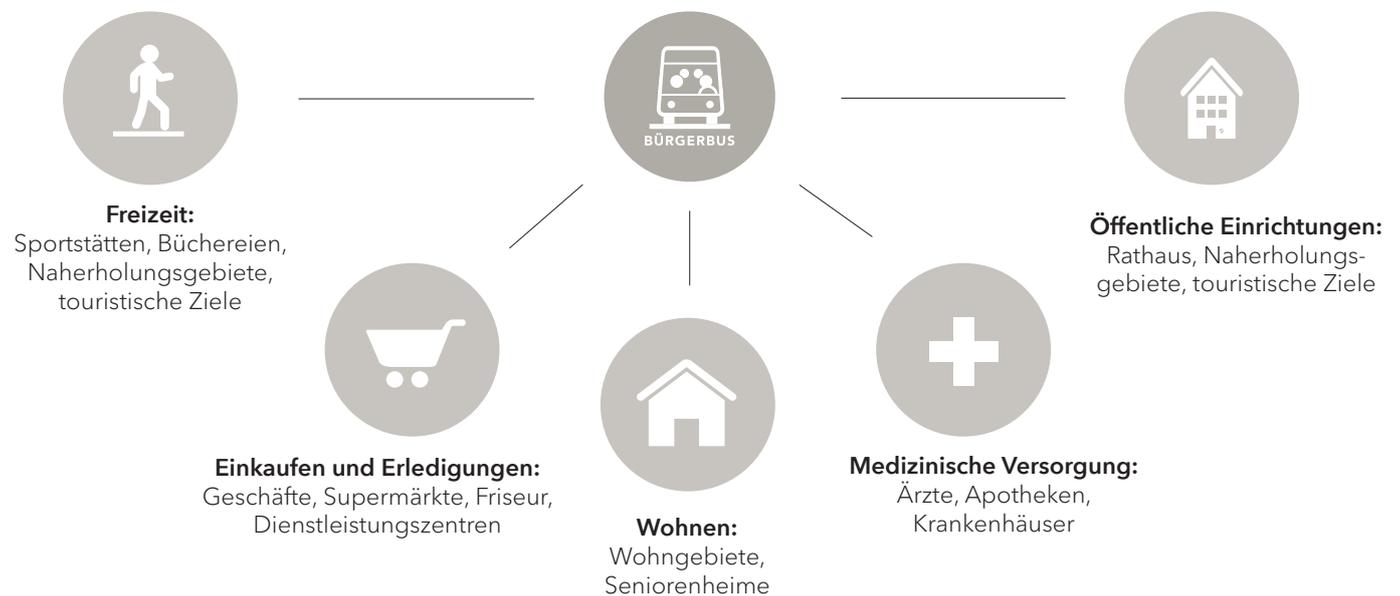
Nachfragepotenzial	Raumstruktur	Verknüpfung zum Nahverkehr	Betriebskonzept
<p>Welche Nutzer kommen in Frage?</p> <p>Welche Ziele werden nachgefragt?</p> <p>Wie erreichen die Einwohner die Ziele bisher?</p> <p>An welche Nutzergruppen richtet sich der Bürgerbus?</p>	<p>Wie ist das Bedienungsgebiet strukturiert?</p> <p>Wo liegen die Gemeinden und einzelne Ortsteile?</p> <p>Wo liegen Siedlungsschwerpunkte?</p> <p>Wo liegen Geschäfte, Ärzte, Rathaus, Freizeitziele?</p>	<p>Welche Verkehrsangebote gibt es bereits?</p> <p>Wird die Verkehrsnachfrage durch den ÖPNV befriedigend abgedeckt?</p> <p>Welche Bus- und Bahnlinien verkehren im Gebiet?</p> <p>Welche Haltestellen werden bedient?</p>	<p>Wie kann das Angebot umgesetzt werden?</p> <p>Wie viele Fahrzeuge stehen zur Verfügung?</p> <p>Wann können Fahrer eingesetzt werden?</p>

3.4.1. Nachfragepotenzial abschätzen

Zur Abschätzung des Nachfragepotentials sollte eine Analyse der möglichen Start- und Zielorte in der Region erfolgen. Dabei müssen manchmal auch Abwägungen zwischen aufkommensstarken Orten und denen mit wenig Fahrgastpotential getroffen werden: So gibt es Orte und Verbindungen, die für viele Fahrgäste interessant sind und solche, die nur wenige potentielle Fahrgäste betreffen, aber die Fläche erschließen.

Bei der Planung können folgende Anknüpfungspunkte helfen:

Auch die Gestaltung von Angebotszeiten und -tagen spielt bei der Fahrplanentwicklung eine wichtige Rolle. So können Fahrten aus den Wohngebieten in den Morgenstunden für Berufstätige und Auszubildende interessant sein, vormittägliche Fahrten in die Versorgungszentren für Einkäufe und Erledigungen und Fahrten am Nachmittag für Freizeitverkehre von Schülern. Aber auch regelmäßige Märkte oder andere wochentagsspezifische Veranstaltungen sollten bei der Nachfrageplanung berücksichtigt werden.





3.4.2. Raumstruktur berücksichtigen

Welche Anknüpfungspunkte umsetzbar sind und somit später angefahren werden können, hängt nicht zuletzt von der Lage und Streuung der Ziele sowie deren Einbindung in das Straßennetz ab. Lange Anfahrtswege zu Einzelzielen rechtfertigen sich über ein hohes zu erwartendes Fahrgastaufkommen oder Ziele, die als „unverzichtbar“ eingestuft werden.

3.4.3 Verknüpfung zum Nahverkehr herstellen

Bestimmte Relationen werden häufig bereits durch Bus- und Bahnlinien bedient. Der Bürgerbus kann durch die Verknüpfung mit bestehenden Linien nicht nur als Zubringer zum Zentrum der Gemeinde fungieren, sondern auch Anbindungen in größere Städte anbieten oder Querverbindungen ermöglichen. Sinnvoll können Verknüpfungen mit dem ÖPNV sein durch:

- Bedienung von bestehenden Buslinien in Taktlücken
- Anschlüsse zu bestehenden Bus- und Bahnlinien

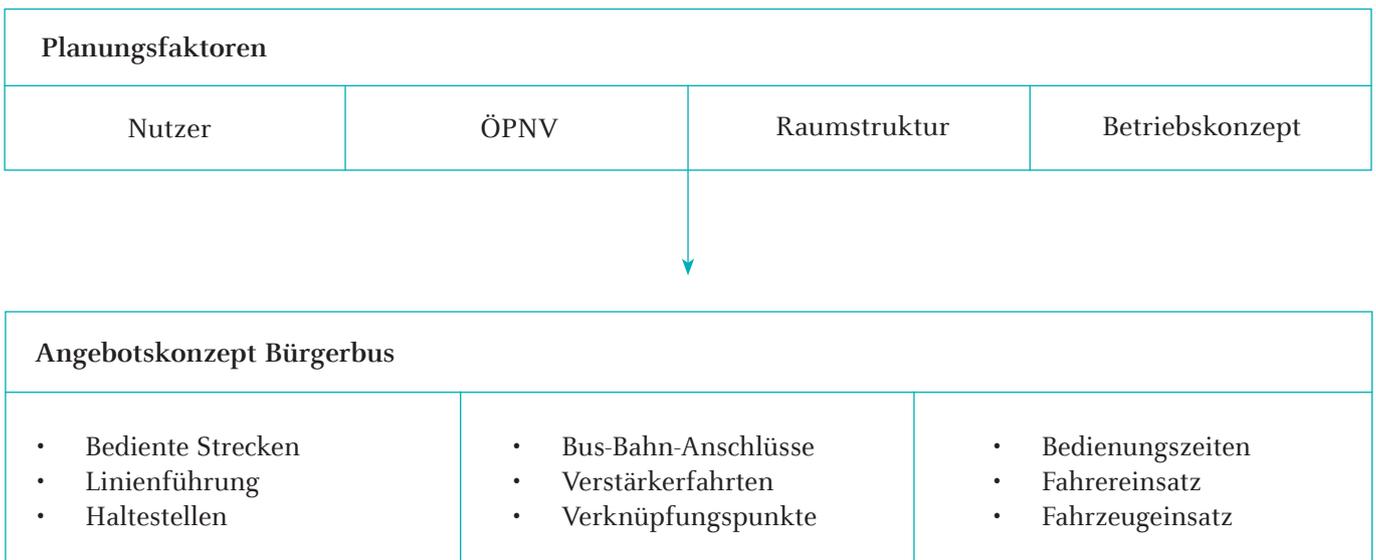
Für die Fahrgäste ist ein Taktfahrplan leicht merkbar, da der Bus an derselben Station in regelmäßigen Abständen zur gleichen Minute abfährt.

3.4.4. Betriebskonzept ermöglichen

Linienführung und Fahrplan müssen mit den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen gefahren werden können. Dabei sollten außerdem ausreichend Pufferzeiten für Verspätungen und gesetzliche Pausenzeiten vorgesehen werden.

Beim Bürgerbus besonders zu beachten ist, dass die Fahrten von ehrenamtlichen Fahrern durchgeführt werden. Ein zu ambitioniertes Fahrplanangebot mit wenigen Fahrern kann diese schnell überlasten.

Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten entsteht nach und nach der Bürgerbusfahrplan: Er enthält die detaillierte Linienführung, die Haltestellen und die Abfahrtszeiten und weist die möglichen Anschlüsse zu/von Bus und Bahn aus. Wichtig ist, dass sich das Angebot auch an den Wünschen der Bürger und des Bürgerbusteam orientiert und nicht nur an politischen oder formalen Vorgaben.





3.5 Haltestellenkonzept

Um Kosten zu sparen, ist es günstig, Bürgerbushaltestellen vorzugsweise an bestehenden Haltestellen einzurichten. Meist verdichten die Bürgerbusverkehre jedoch das bestehende Angebot, sodass zusätzliche Haltestellen erforderlich und genehmigt werden müssen.

In einem Vor-Ort-Termin mit den Vertretern von Verkehrsunternehmen, Gemeinde und Polizei wird dann die exakte Lage der Haltestelle bestimmt. Dabei sind neben dem potenziellen Fahrgastaufkommen ggf. auch erforderliche bauliche Maßnahmen und insbesondere die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Die spätere Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestelle sollte mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Dies orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben, den Bestimmungen des Verkehrsvertrages zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen und ggf. an den Standards des Verkehrsverbundes.

Das Verkehrsunternehmen und der Bürgerbusverein sollten sich zu diesem Zeitpunkt auch über die Beschaffung und Pflege der Haltestelleninfrastruktur abstimmen und Kostenvoranschläge einholen, die für die Finanzierungsplanung hilfreich sind. Die Installation der Masten kann meist durch den Bürgerbusverein vorgenommen werden, dies erspart Kosten. Auch hierüber müssen sich die Vertragspartner einig sein.

3.6 Fahrzeugkonzept

3.6.1 Fahrzeuganforderungen

Damit das Bürgerbusfahrzeug von den ehrenamtlichen Fahrern, die in der Regel einen Führerschein der Klasse B besitzen, gefahren werden darf, muss es als Personenkraftwagen zugelassen sein. Ein Bürgerbusfahrzeug unterliegt damit

- dem Höchstgewicht von maximal 3,5 t
- und der Beschränkung auf acht Fahrgastsitze (zzgl. Fahrer).

Exkurs: Barrierefreiheit

Das PBefG gibt das Ziel einer vollständigen Erreichung der Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Der Anspruch an Barrierefreiheit betrifft die drei Komponenten Fahrzeug, Haltestelle und Fahrgastinformation sowie deren Zusammenspiel. Dabei gilt es, den Ansprüchen vieler unterschiedlich mobilitäts- und sensorisch eingeschränkter Menschen gerecht zu werden, nicht nur Fahrgästen im Rollstuhl.

Barrierefreie Fahrzeuge sind deshalb nicht nur niederflurig und mit einer Klapprampe ausgestattet, sondern verfügen auch über eine kontrastreiche Innenausstattung sowie akustische und visuelle Haltestellenanzeigen etc. Die Haltestellen sind mit Blindenleitsystem und hohen Bordsteinen ausgestattet, die zur Klapprampe der Fahrzeuge passen und ausreichend Bewegungsräume bieten. Fahrgastinformationen werden kontrastreich in ausreichend großer Schrift

angeboten und in angepasster Lesehöhe ausgehängt.

Für den ÖPNV im Allgemeinen als auch für die Bürgerbusverkehre ist das Erreichen der „vollständigen Barrierefreiheit“ sehr anspruchsvoll. In Absprache mit dem Aufgabenträger sollte deshalb geklärt werden, wie und bis zu welchem Grad die Herstellung der Barrierefreiheit erreicht werden kann bzw. welches Konzept der Regionale Nahverkehrsplan des Kreises vorsieht.

Die barrierefreie Gestaltung des Nahverkehrs stellt einen Mehrwert für alle Fahrgäste dar. Daher sollte versucht werden, eine im Rahmen der Möglichkeiten weitgehende Barrierefreiheit im Bürgerbusverkehr sicherzustellen, z.B. indem der Transport von Rollstühlen und Gehhilfen ermöglicht wird und an Haltestellen möglichst gut lesbare Aushänge angebracht werden (siehe **Fahrzeugvoraussetzungen im Downloadbereich**).



Fahrzeuanforderungen steht unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

Damit das Fahrzeug als Bürgerbus eingesetzt werden kann, sind zusätzliche Ausstattungsmerkmale notwendig. Neben den zwingenden Voraussetzungen nach BOKraft (z.B. Zielschild) muss auch von Seiten des Bürgerbusvereins festgelegt werden, welche Zusatzausstattung gewünscht wird.

Um für die Fahrgäste einen möglichst bequemen Einstieg zu ermöglichen, entscheiden sich viele Bürgerbusvereine für ein vollständig oder teilweise niederfluriges Fahrzeug. In diesen Fahrzeugen wird der Fahrzeugboden in Gänze oder nur in einem Teilbereich abgesenkt. Wenn diese Fahrzeuge mit einer Rampe ausgestattet sind, ermöglichen sie auch die Mitnahme von Rollstühlen und Rollatoren. Niederflurfahrzeuge sind ein Beitrag zur Barrierefreiheit, aber auch teurer als Hochflurfahrzeuge.

Das Fahrzeugkonzept sollte aus folgenden Gründen sowohl mit dem kooperierenden Verkehrsunternehmen, als auch mit dem Aufgabenträger abgesprochen werden. Das Verkehrsunternehmen ist durch Übernahme der Unternehmerschaft für die Linienkonzession in letzter Konsequenz für die Sicherheit der Fahrzeuge zuständig. Der Aufgabenträger berät hinsichtlich der Maßnahmen zum Umgang mit der Barrierefreiheit im Kreis und kann eventuell finanzielle Unterstützung geben.

3.6.2 Fahrzeugmarkt

Fahrzeuge, die die Voraussetzungen für den Bürgerbusverkehr erfüllen, werden nicht serienmäßig gebaut. Bürgerbusse sind deshalb im Regelfall Spezialfahrzeuge, die nur von einigen Kleinbusproduzenten angeboten werden. Diese verwenden ein Fahrgestell mit Motor und Fahrerkabine von einem Kleinbus aus dem Privat-Pkw-Segment als Basis. Darauf erfolgt dann der Aufbau gemäß den Kundenwünschen. Es empfiehlt sich deshalb, vor der Beschaffung eines Fahrzeuges, bei anderen Vereinen Fahrzeuge zu besichtigen und ggf. Probefahrten zu vereinbaren. Unter Umständen kann für den neuen Bus sogar auf ein Gebrauchtfahrzeug eines anderen Vereins zurückgegriffen werden.

3.6.3 Kosten

Es empfiehlt sich, mehrere Angebote im Vorlauf der Beschaffung einzuholen. Dies hat insbesondere zwei Gründe: Zum einen müssen öffentliche Mittelgeber die Einholung mehrerer Angebote einfordern, um Transparenz und Wettbewerb sicherzustellen und das wirtschaftlichste Angebot zu identifizieren (VgV: Vergabeverordnung). Zum anderen können die Kosten je nach Ausstattung und Hersteller unterschiedlich sein und sollten in einer Gegenüberstellung abgewogen werden. Mögliche Vergleichspunkte sind:

- einmaliger Anschaffungspreis (ggf. anteilig pro Jahr, häufig 5 Jahre Nutzungsdauer)
- jährliche Wartungs- und Servicegebühren
- jährliche Betriebskosten (z.B. Kraftstoffverbrauch)
- Standort der vorgesehenen Werkstatt

Im Vorfeld sollte auch geklärt werden, welcher Anbieter das Bürgerbusfahrzeug wartet und ggf. Reparaturen vornimmt. Abhängig von der jeweiligen Werkstatt kann es deshalb sinnvoll sein, eine bestimmte Marke oder ein bestimmtes Modell zu wählen.

3.6.4 Ersatzfahrzeug

Damit der Betrieb auch gewährleistet ist, wenn das Fahrzeug ausfällt (z.B. bei einem technischen Defekt oder einer planmäßigen Wartung, etc.), sollte ein Konzept für den Störfall entwickelt werden. Idealerweise müssten ähnliche Anforderungen an das Ersatzfahrzeug gestellt werden, wie an das Regelfahrzeug. Zusätzlich muss das Fahrzeug zeitnah verfügbar sein. Alternativ kann auch das Verkehrsunternehmen einspringen, allerdings können hierbei Kosten entstehen, denn häufig muss durch den Einsatz eines dann erforderlichen Standardbusses auch ein Fahrer des Verkehrsunternehmens entgolten werden. Der Bürgerbusverein sollte Vorschläge zum Vorgehen beim Fahrzeugausfall entwickeln und diese mit dem Verkehrsunternehmen abstimmen.

3.6.5 Stellplatz

Neben der Beschaffung und dem Betrieb sollte auch die Unterbringung des Fahrzeuges geklärt werden, indem ein geeigneter Abstellplatz bestimmt wird. Dieser sollte für die Bürgerbusfahrer gut zu erreichen sein, Schutz vor Wetter und Vandalismus bieten und



günstig zu den Anfangspunkten der Bürgerbuslinie liegen, um Leerfahrten zu vermeiden.

3.7 Tarifkonzept

Um den Betrieb des Bürgerbusses zu ermöglichen, müssen und dürfen feste Entgelte veranschlagt werden: Der Tarif für die Fahrgäste. Der Tarif ist allge-

meingültig und im Grundsatz für alle Fahrgäste gleich.

Die dem Bürgerbusverein zustehenden Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf stellen neben den Einnahmen aus dem Sponsoring und den Beiträgen der Vereinsmitglieder die wichtigste Einkommensquelle für den Bürgerbusbetrieb dar.

Exkurs: Verbundtarife

SH-Tarif*

Der Schleswig-Holstein-Tarif ist der einheitliche Verbundtarif für die Nutzung des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein sowie für Fahrkarten nach Hamburg. Er bietet den Fahrgästen wesentliche Vorteile, insbesondere ein landesweites einheitliches Fahrkartensortiment und einheitliche Nutzungsbedingungen. Damit müssen Fahrgäste an Grenzen der Gebietskörperschaften oder beim Wechsel von einem Verkehrsangebot zum anderen (Bus zu Bus oder Bus zu Bahn) keine neue Fahrkarte lösen. Damit dies möglich ist, wurde eine gemeinsame Struktur geschaffen, die für alle angeschlossenen Verkehrsangebote gilt. Wesentliche Eckpunkte des SH-Tarifs sind:

- Das Tarifniveau wird in Preisstufen abgebildet. Die niedrigste Preisstufe liegt derzeit bei 1,80 €.
- Die Tarifberechnung erfolgt entfernungsabhängig nach dem Zonenprinzip, d. h. mehrere Orte werden in einer Zone zusammengefasst, die preislich gleichgestellt sind.
- Das Fahrkartensortiment und die Preisbildungsregelungen sind ebenfalls landesweit einheitlich und können nicht einseitig verändert werden. So gibt es Einzel-, Tages- und Kleingruppenkarten und Zeitkarten (wie Wochen-, Monatskarten oder Monatskarten im Abo). Fahrkarten für Kinder (<14 Jahre) kosten grundsätzlich 60 % der Erwachsenenfahrkarte, BahnCard- oder SHCard-Inhaber erhalten eine Ermäßigung von 25 % auf Einzelfahrkarten.

HVV-Tarif*

Das HVV-Gebiet umfasst die Stadt Hamburg, die schleswig-holsteinischen Kreise Pinneberg, Sege-

berg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg, die niedersächsischen Landkreise Lüneburg, Harburg und Stade sowie – nur für Zeitkarten – die Schienenstrecken Handeloh – Soltau im Landkreis Heidekreis und Görde – Dannenberg Ost im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Der HVV-Tarif ermöglicht die Nutzung von Nahverkehrseisenbahnen, S-Bahnen, U-Bahnen, Bussen und Hafenfähren einschließlich Umsteigeverbindungen mit nur einer Fahrkarte. Weitere Merkmale des HVV-Tarifs sind:

- Für Gelegenheitsfahrten bietet der HVV Einzel-, Tages- und Gruppenkarten an. Stammkunden können Wochen-, Monats- und Abonnementkarten nutzen. Ermäßigte Zeitkarten bietet der HVV u. a. für den Ausbildungsverkehr, den Freizeitverkehr und für Senioren an.
- Das HVV-Tarifgebiet ist in 5 Tarifränge (ABCDE) um die Stadt Hamburg gegliedert, wobei die Ringe AB die Stadt Hamburg sowie einige angrenzende Städte und Gemeinden umfassen. Die Tarifränge sind weiter in Tarifzonen unterteilt. Eine Tarifzone umfasst dabei je eine oder mehrere Gemeinden/Städte.
- Für den Ortsverkehr im Hamburger Umland (Ringe CDE) bietet der HVV Fahrkarten für 1 oder 2 Tarifzonen an, in den Städten mit einem Stadtverkehrsangebot gibt es darüber hinaus häufig die günstige Einzelkarte Stadtverkehr (1,50 €).
- Für Fahrten innerhalb des HVV-Gebietes gilt ausschließlich der HVV-Tarif, für Fahrten aus den HVV-Ringen A und B und dem HVV nördlich der Elbe ins übrige Schleswig-Holstein gilt der SH-Tarif.

**Stand 2016*



3.7.1 Tarifmodelle

Unabhängig davon, ob der Bürgerbus im SH- oder im HVV-Tarifgebiet angeboten werden soll, sind grundsätzlich folgende Tarifkonstellationen denkbar:

Vollständige Tarifintegration in den Verbundtarif	Inseltarif mit Anerkennung und Ausgabe des Verbundtarifs	Inseltarif
Der Bürgerbus verkauft und erkennt das gesamte Verbund-Fahrkartensortiment an. Hierfür müsste die Verkaufstechnik des Verbundes installiert sein. Die Einnahmen müssen über das Verkehrsunternehmen in das jeweilige Einnahmeverfahren (EAV) einfließen und dort verrechnet werden.	Für das Bürgerbusangebot gilt ein eigener Tarif, jedoch erfolgt eine Anerkennung und ggf. auch Ausgabe von Verbundtarif-Fahrkarten im Übergangsverkehr mit ausgewählten/regional begrenzten Zielen. Die Folge wäre, dass eine Durchtarifierung der Fahrten aus und in den Verbundtarif zum Bürgerbus möglich wäre. Der Bürgerbusverein würde im Rahmen des EAV Zuscheidungen für die Anerkennung und Ausgabe erhalten müssen. Möglich kann auch die Ausgabe vergünstigter Fahrkarten sein, wenn ein Fahrgast eine Verbund-Zeitkarte besitzt.	Für Bürgerbusangebot gilt ein eigenständiger Tarif. Es erfolgt keine Anerkennung und Ausgabe des Verbundtarifs.

3.7.2 Tarifprüfung

Die Tarifstruktur und die Höhe des Tarifs sind Bestandteil der Liniengenehmigung und müssen deshalb bei der Antragsstellung angezeigt werden. Um bereits im Vorwege einen Finanzierungsplan aufstellen zu können, um den Kooperationsvertrag zielgerichtet zu entwickeln und schließlich ggf. auch ein Verfahren zur Abrechnung zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen vorzusehen, bietet die NSH (siehe Glossar) für Bürgerbusse an, das Tarifkonzept zu überprüfen, bevor der eigentliche Genehmigungsantrag gestellt wird.

Die benötigten Unterlagen hierzu ähneln dem späteren Genehmigungsantrag und dienen dazu, der NSH einen Überblick über das Vorhaben zu geben. Das Vorhaben wird beispielsweise hinsichtlich Preisniveau und Zonenzuschnitt geprüft, um eine Empfehlung abzugeben. Auf Basis der Empfehlung kann sich der Bürgerbusverein mit dem Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger über die benötigte

Vertriebstechnik abstimmen, ein geeignetes Abrechnungs- und Ausgleichsverfahren entwickeln und sich für einen Tarif entscheiden. Das Verfahren wird dann alle 3 Jahre wiederholt, um es an veränderte Fahrgastströme und die Entwicklung neuer Vertriebstechnologien anpassen zu können.

Im HVV-Gebiet ist der Bürgerbustarif mit dem HVV abzustimmen. Der HVV-Tarif darf bei der Fahrpreisgestaltung nicht unterlaufen werden.

Änderungen des Tarifs sind generell möglich und müssen über das Verkehrsunternehmen bei den Genehmigungsbehörden angemeldet werden.



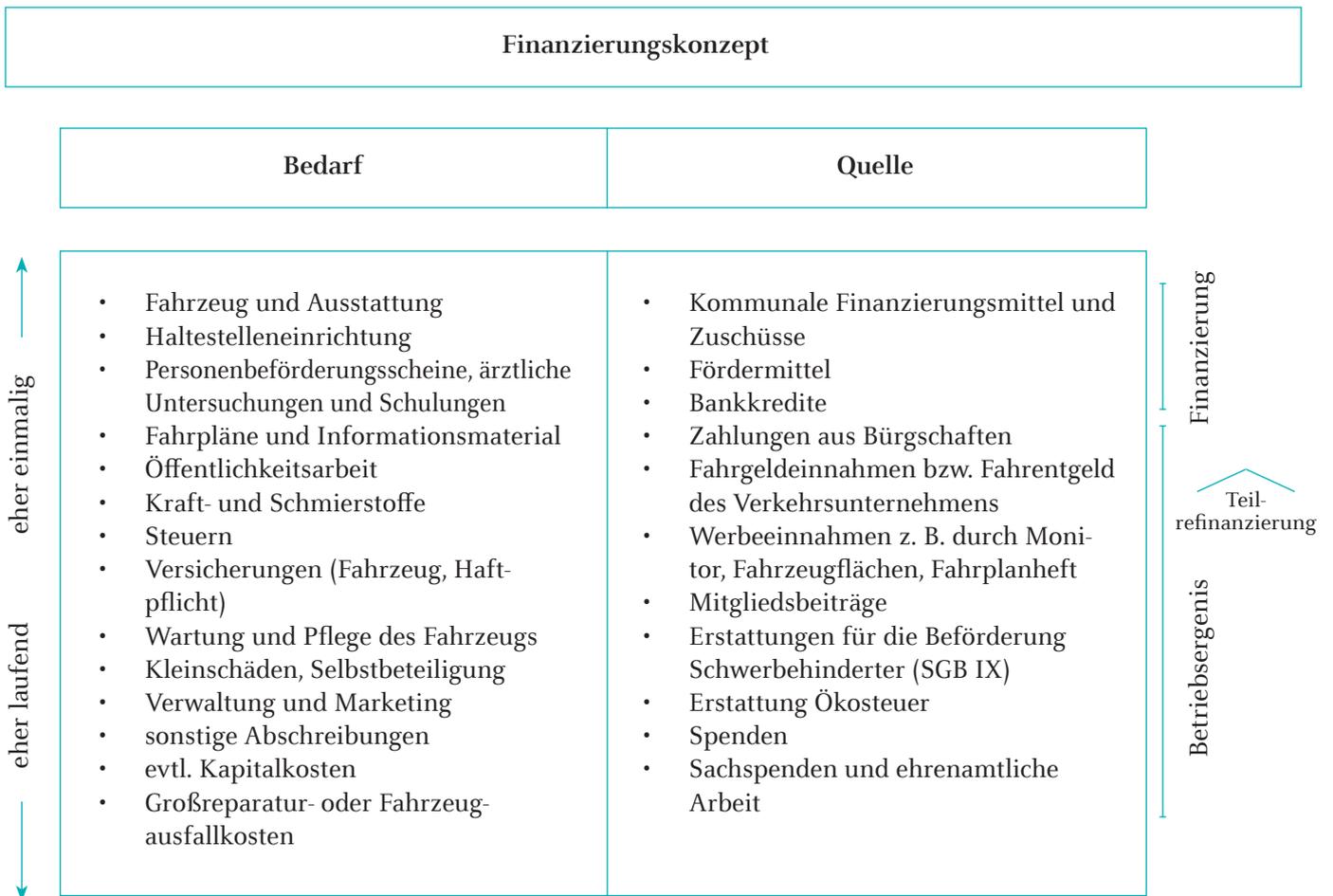
3.8 Finanzierungskonzept

Wie jeder wirtschaftliche Betrieb muss auch der Bürgerbusverein einen Überblick über seine wirtschaftliche Lage erstellen. Dabei werden regelmäßige Erlöse und Aufwendungen von eher langfristigen Kosten zur Finanzierung unterschieden. Letztere treten insbesondere am Anfang als Vorschubkosten auf. Aber auch die Neuanschaffung des Fahrzeuges als Hauptinvestition ist ein wichtiger Planungsgegenstand.

In einem Finanzierungskonzept wird eine übersichtliche Übersicht über die kommenden Jahre ange-

fertigt. Viele Kosten fallen vermehrt zu Beginn des Projektes an (Fahrzeuganschaffung, Haltestelleneinrichtung, etc.) und müssen über die folgenden Jahre refinanziert werden.

Das Betriebsergebnis ergibt sich aus den laufenden Aufwendungen und Erlösen, die im betrieblichen Alltag verbucht werden müssen und aus denen ggf. Rücklagen gebildet werden können. Es kann den Investitionsbedarf teilweise refinanzieren.





3.8.1 Transparenz für den Verein und für Dritte

Eine Übersicht über alle Finanzierungsbedarfe und -quellen verschafft sowohl dem Verein als auch den Partnern einen Überblick über die finanzielle Dimension des Vorhabens und die wirtschaftliche Situation des Vereins. Sie können das Risiko für sich besser bewerten, sollten sie beispielsweise die Übernahme einer Bürgschaft oder Vergabe von Kapital für sich in Betracht ziehen. Gibt es positive Beschlüsse über das Bürgerbusvorhaben auf Kreis- oder Gemeindeebene, können auch diese – neben der eigentlichen Finanzierung – mit einer Ausfallbürgschaft das Projekt unterstützen. Sollte das Bürgerbusvorhaben durch Dritte gefördert werden, ist auch für diese ein Finanzierungskonzept wichtig, um die Belastbarkeit und Nachhaltigkeit der Förderung zu überprüfen.

Viele Mittelgeber fordern darüber hinaus einen Businessplan, der das Vorhaben beschreibt und ein detailliertes Finanzierungskonzept beinhaltet.

3.8.2 Mittelbeschaffung

Insbesondere folgende Finanzierungsquellen sind für Bürgerbusvereine denkbar:

Mittel aus kommunalen Haushalten

- Mittel von den Kreisen und kreisfreien Städten (kommunalisierte ÖPNV-Mittel, zugeschnittene Finanzierungs- und Fördermittel für Bürgerbusse, Eigenmittel, ...)
- Mittel aus den Gemeinden

Fördermittel

- LEADER-Mittel (AktivRegionen)
- Mittel aus Stiftungen (Stiftung Mitarbeit etc.) und privaten Förderprogrammen (BINGO!-Projektförderung etc.)

Eigenmittel

- Werbemittel
- Mitgliedsbeiträge
- Einnahmen aus dem laufenden Betrieb (Fahrgeldeinnahmen)

3.8.3 Sponsoring

Werbeeinnahmen und Sponsoring stellen für die Bürgerbusvereine eine wichtige zusätzliche Säule der Finanzierung dar. So vermieten sie beispielsweise Anzeigen auf den Fahrzeugaußenflächen, auf den Faltfahrplänen oder Monitoren im Fahrzeug. Potenziellen Werbepartnern werden dafür beispielsweise Werbemappen aufbereitet, die einerseits den Bürgerbus vorstellen und andererseits die Werbemöglichkeiten anbieten. Den künftigen Partnern eröffnet dies somit nicht nur, „bewegte“ Werbung für das eigene Unternehmen zu schalten, sondern auch die Möglichkeit, ihre Identifikation mit dem Projekt und der Region hervorzuheben.

Natürlich können die regionalen Partner auch durch eine Mitgliedschaft und durch Spenden ihre Unterstützung signalisieren und so einen zusätzlichen finanziellen Beitrag zum Projekt beisteuern.

3.8.4. Steuerrecht

Der Bürgerbusverein ist Gewerbetreibender. Sofern der Bürgerbusverein einen jährlichen Umsatz von über 17.500 € erwirtschaftet, entfällt die Kleinunternehmerregelung und der Bürgerbusverein ist beispielsweise vorsteuerabzugsberechtigt. Dies ist bei den meisten Bürgerbusvereinen der Fall. Fahrgeldeinnahmen müssen in der Regel über das Verkehrsunternehmen an das Finanzamt abgeführt werden. Auf jeden Fall sollte eine Rücksprache mit dem Finanzamt erfolgen, um Missverständnisse zu vermeiden und alle Zahlungen sicher abzuwickeln.

4 Umsetzungsphase

Mit den ersten belastbaren finanziellen Zusagen und der Unterzeichnung des Kooperationsvertrages startet nach und nach die nächste Phase. Die meist lange Konzeptionsphase trägt nun ihre Früchte, denn die verfassten Konzepte können nun umgesetzt werden und geben Sicherheit, auch die letzten Hürden nehmen zu können.

4.1. Beantragung der Liniengenehmigung

Nach der getanen Vorarbeit kann die Bürgerbuslinie durch den Kreis bzw. die kreisfreie Stadt genehmigt werden.



migt werden. Der Bürgerbusverein erarbeitet hierfür zusammen mit dem betreuenden Verkehrsunternehmen die notwendigen Unterlagen, die das Verkehrsunternehmen bei der Genehmigungsbehörde einreicht. Geprüft wird u. a.

- Linienführung des Bürgerbusses
- Überschneidungen mit anderen Bus- und Bahnlinien im Bedienungsgebiet
- Verwendete Fahrzeuge und deren Kapazitäten
- Fahrplan
- Tarife



Beispielverfahren für Liniengenehmigung steht unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

Die zuständige Genehmigungsbehörde leitet außerdem ein Anhörungsverfahren für die Träger öffentlicher Belange (TöB) ein und prüft den Antrag zur Genehmigung nach dem PBefG. Die TöB, wie beispielsweise andere Verkehrsunternehmen, das Taxi-gewerbe oder betroffenen Gemeinden können ihre Belange innerhalb einer vorgegebenen Frist gegenüber der Genehmigungsbehörde einbringen, die diese berücksichtigen und bewerten muss.

Wenn die Voraussetzungen erfüllt sind, wird die Genehmigungsurkunde ausgestellt und der Bürgerbus kann zum beantragten Zeitpunkt starten.

Exkurs: Gute Vorarbeit beschleunigt die Genehmigung

Durch die umfangreiche Vorarbeit erfüllt der Bürgerbus schon viele Voraussetzungen des PBefG:

- **§ 1 PBefG:** Ist das Vorhaben im sachlichen Geltungsbereich des PBefG (entgeltliche Beförderung)? Der Bürgerbus verkehrt regelmäßig und weist einen Tarif aus. Durch seine entgeltliche Beförderungsdienstleistung und die Regelmäßigkeit ist der Bürgerbus im Geltungsbereich des PBefGs.
- **§ 13 PBefG:** Ist der Unternehmer leistungsfähig, zuverlässig und fachlich geeignet? Der Bürgerbusverein hat einen Kooperationsvertrag mit einem Verkehrsunternehmen geschlossen, welches

die notwendigen Qualifikationen mit sich bringt. Durch ein gutes Betriebskonzept und durch ein vielfältiges Finanzierungskonzept sollte auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gewährleistet sein.

- **§ 39 PBefG:** Wie sind die Tarifvorstellungen einzuordnen? Die vorangegangene Tarifprüfung durch die NSH oder die Abstimmung mit dem HVV konnte eine abgestimmte Tarifempfehlung entwickeln.
- **§ 42ff PBefG:** Ist der Verkehr dem Linienverkehr zuzuordnen? Sofern der Fahrplan eine regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten vorsieht, auf der die Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können, handelt es sich um einen Linienverkehr.

4.2 Beschaffung des Fahrzeuges

Ein symbolischer Meilenstein für alle Beteiligten: Wenn alle Finanzierungsverträge unterschrieben sind, kann nun auch das Fahrzeug und das Zubehör nach dem verfassten Fahrzeugkonzept (**Kapitel 3.6**) beschafft werden.

Zudem müssen auch die Kaskoversicherung und die Fahrzeugzulassung durch den Fahrzeughalter organisiert werden. Sollte der Stellplatz noch ausgebaut werden müssen, so können auch hierfür die Arbeiten beginnen.

Auch die für die Werbepartner vorgesehenen Fahrzeugflächen können nun mit den entsprechenden Folien versehen werden.

Das Fahrzeug benötigt einen eigenen Wartungsplan, der u. a. Reinigung, Betankung und Reparaturen festlegt, der zusammen mit dem Verkehrsunternehmen ebenso erstellt werden sollte wie das Fahrtenbuch. Es dokumentiert nachvollziehbar, welcher Fahrer zu welcher Zeit wo unterwegs war und ob es Besonderheiten, Abweichungen oder meldepflichtige Ereignisse auf der Fahrt gab. Das Fahrtenbuch wird auf Wunsch und/oder in einem regelmäßigen Turnus dem Verkehrsunternehmen vorgelegt.



4.3 Einrichtung neuer Haltestellen

In Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen können nun auch die zukünftigen Haltestellen nach dem vereinbarten Konzept eingerichtet werden. In den meisten Fällen können die Bürgerbusvereine die Installationsarbeiten, wie die Aufstellung eines Haltestellenmastes mit Aushangkasten, selber übernehmen. Über das Verkehrsunternehmen können die notwendigen Materialien beschafft werden.

4.4 Vorbereiten der Fahrer

Damit die Fahrer den Bürgerbus fahren dürfen, müssen sie eine Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung nach (§ FeV 48) erwerben. Sind die Fahrerverträge geschlossen und die Qualifikationsmaßnahmen mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmt, beginnen die Untersuchungen zur körperlichen und geistigen Eignung sowie die Ausbildung des Fahrerteams. Schließlich werden die Fahrer vom Verkehrsunternehmen auch bei der zuständigen Berufsgenossenschaft angemeldet, damit diese bei Tätigkeiten im Verein gegen Unfälle versichert sind.

 **Anforderungen für die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung** stehen unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

Die Fahrer müssen aber nicht nur rechtlich abgesichert werden, sondern auf für den Linienbetrieb geschult werden. Dazu gehört auch eine umfangreiche Einweisung in das Fahrzeug mit seinen Besonderheiten. Fahrertrainings, z.B. zusammen mit der örtlichen Fahrschule, helfen den Fahrern, auch das ungewohnte Fahrverhalten des neuen Fahrzeuges zu beherrschen. Auf Erkundungsfahrten auf der zukünftigen Linie lernen die Fahrer die Strecke kennen und lernen, fahrplantreu zu fahren, um Verfrühungen oder Verspätungen zu vermeiden.

Nachdem die Fahrer technisch ausgebildet wurden, können sie auch im Fahrgastkontakt geschult werden. Dazu gehören z.B. die Kenntnis des Tarifs und die Bedienung der Vertriebstechnik genauso wie das lokale Bürgerbus- und ÖPNV-Liniennetz.

Die Einzelheiten für die täglichen Abläufe, z.B. von der Übernahme des Fahrzeuges zum Betriebsbeginn

über den Umgang mit Fahrgeldern, Fundsachen und Beschwerden bis zum Tanken und Abstellen des Bürgerbusses, werden im Fahrerhandbuch jederzeit nachvollziehbar geregelt. Das Handbuch unterstützt dann auch bei Verhaltensmaßnahmen bei Unfällen, Verspätungen und sonstigen Unregelmäßigkeiten.

 **Checkliste Fahrerhandbuch** steht unter www.nah.sh/buergerbus zum Download bereit.

4.5 Einrichten der Vertriebstechnik und der Fahrgastzählung

Unter Umständen müssen nun eigene Bürgerbusfahrtscheine gemäß dem Tarifkonzept entworfen und beschafft werden. Bei einer Teilintegration in einen Verbundtarif sind darüber hinaus auch die Medien (Fahrscheine oder Chipkarten) und die entsprechende Technik (Fahrkartendrucker, Lesegeräte) zur Ausgabe und Abrechnung der Verbundtickets zu beschaffen.

Viele Bürgerbusvereine verwenden ein Tablet mit einer speziellen Software, die den Fahrer bei der Fahrgastzählung, Tarifberechnung und der Einhaltung des Fahrplans unterstützt. Alternativ können auch klassische Strichlisten bei der Fahrgastzählung unterstützen.

Die Erfassung der Fahrgäste ist wichtig, um eine Übersicht über die beförderten Fahrgäste zur Abrechnung und zur Weiterentwicklung des Betriebes zu erstellen. Zudem können Vereinbarungen für bestimmte Benutzergruppen getroffen worden sein. Hierfür müssen die zur Benutzergruppe zugehörigen Fahrgäste (z.B. Menschen mit Schwerbehinderungen, Umsteiger, Zeitkartenbesitzer, ...) erfasst werden, um die Abrechnung mit dem Verkehrsunternehmen zu ermöglichen.

4.6 Vorbereiten der Fahrgastinformation

Bevor der Bürgerbus seinen Betrieb aufnimmt, müssen die Aushangfahrpläne für die Haltestellen erstellt werden und an allen Haltestellen der Linie ausgehängt werden.

Auch werden häufig Faltfahrpläne an alle Haushalte und an öffentlichkeitswirksamen Auslegestellen



verteilt, die ebenfalls zuvor gestaltet und in größerer Auflage gedruckt werden müssen. Neben den regulären Fahrplaninformationen werden in der Regel auch Informationsblätter mit Erläuterungen in der Region gestreut, um das neue Angebot zu erklären und zu bewerben.

Die Fahrplandaten werden zusätzlich vom Verkehrsunternehmen weitergeleitet, um sie im Fahrplanheft und in der landesweiten Fahrplanauskunft zu veröffentlichen.

4.7 Fahrdienstleitung

Um den Betrieb reibungslos abwickeln zu können, ernennen die meisten Bürgerbusvereine einen Fahrdienstleiter, der Ansprechpartner und Koordinator für die Fahrer ist. Der Fahrdienstleiter erstellt u. a. die Einsatzpläne. In diesem Plan wird festgehalten, welcher Fahrer zu welcher Zeit eingesetzt wird und wer im Urlaubs- oder Krankheitsfall einspringen kann. In manchen Vereinen finden zudem regelmäßig Fahrertreffen statt, auf denen der Einsatzplan gemeinsam festgelegt wird. Bei der Einsatzplanung ist zu berücksichtigen, dass auch beim Bürgerbusbetrieb gesetzliche Pausenzeiten eingehalten werden müssen.

5 Betriebsphase

5.1 Einweihung und Betriebsstart des Bürgerbusses

Mit der in der Regel groß gefeierten Betriebsaufnahme und den ersten fahrplanmäßigen Fahrten beginnt die Betriebsphase, und mit ihr verändern sich die Aufgaben. Lag zuvor viel in der Hand der Organisatoren, die mit viel Fingerspitzengefühl den Rahmen für den Bürgerbusprojekt entwickeln und die notwendigen Abstimmungen treffen mussten, kann nun auch das Fahrerteam seiner Tätigkeit nachgehen. Gleichzeitig bleiben jedoch auch viele Aufgaben bestehen, denn die Geschäfte des Vereins müssen weiterhin zuverlässig geführt und betriebliche Abläufe regelmäßig geplant und weiterentwickelt werden.

5.2 Der laufende Betrieb

An erster Stelle geht es darum, den Betrieb zuverlässig aufrechtzuerhalten und den Fahrplan pünktlich

zu bedienen. Aber auch die Kooperations- und Finanzierungsverträge sind mit Leben zu füllen. Das heißt, die darin vereinbarten Rechte und Pflichten der Vertragspartner sind einzuhalten, indem beispielsweise die Fahrgeldeinnahmen vertragskonform mit dem Verkehrsunternehmen abgerechnet und andere Verbindlichkeiten eingehalten werden.

Häufig werden im Laufe der Zeit Anpassungen des Bürgerbusangebotes vorgenommen. Beispielsweise werden in einem nächsten Fahrplan die Fahrzeiten zwischen den Haltestellen verkürzt oder verlängert, Abfahrts- oder Ankunftszeiten verschoben, neue Fahrten aufgenommen bzw. bestehende Fahrten gestrichen oder die Linienführung wird an die Nachfrage angepasst.

Damit die Fahrgäste stets informiert sind, sollten Änderungen in die entsprechenden Informationsmedien, Fahrplanaushänge und Auskunftssysteme eingepflegt werden. Anpassungen sollten jedoch nicht zu oft vorgenommen werden, um eine Kontinuität für Fahrgäste zu gewährleisten und den Umstellungsaufwand für Verein und Beteiligte niedrig zu halten. Die Umsetzung von Änderungen bedarf dann der Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde.

6 Begleitphase

6.1 Öffentlichkeitsarbeit

Das Bürgerbusprojekt sollte von Beginn an öffentlichkeitswirksam präsentiert werden, nicht zuletzt um weitere Vereinsmitglieder und künftige Fahrer und Fahrgäste, politische Unterstützer aber auch Sponsoren und Werbekunden zu gewinnen. Hierfür sind Pressesprecher und Multiplikatoren hilfreich. Sie können gezielt Anlässe und Berichte begleiten bzw. initiieren und mit den ihnen zur Verfügung stehenden Kommunikationsinstrumenten das Bürgerbusprojekt bewerben (Ehrenamtliche, die Postwurfsendungen übernehmen; Tourismusinformationen oder Gastgeber, die Flyer auslegen etc.).

Die regionalen Medien können einbezogen und zu öffentlichen Bürgerbusveranstaltungen eingeladen werden, um über die ersten Meilensteine in der Konzept- und Umsetzungsphase, wie die Gründung des Bürgerbusvereins, den politischen Umsetzungsbe-



schluss oder die Auslieferung des Bürgerbusfahrzeuges zu berichten und das Projekt ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen. Dazu tragen auch Infostände an Markttagen oder auf Volksfesten bei.

Ein eigenständiger Internetauftritt mit aktueller Berichterstattung durch den Verein gehört ebenfalls zur Öffentlichkeitsarbeit dazu. Auf der Webseite finden sich beispielsweise die Entwicklungsgeschichte des Vereins, Informationen für die Fahrgäste, Fahrgaststatistiken oder die Vorstellung des Fahrer- und Organisationsteams.

Kleinere Anlässe, wie beispielsweise der 100. Fahrgast, das 1-jährige Vereinsjubiläum oder Mitfahrten von Prominenten („Bürgermeister fährt auch Bürgerbus“), dienen dazu, mit Pressemitteilungen an die Öffentlichkeit zu treten. Statistische Auswertungen, Ergebnisse von Befragungen der Fahrgäste oder Vorstellung der Bürgerbusfahrer in der Lokalpresse halten den Bürgerbus im öffentlichen Bewusstsein und erklären das Angebot.

6.2 Vereinsführung

Eng mit der Vereinsgründung ist die Vereinsführung verknüpft, für die der Vorstand verantwortlich ist. Zum einen kommt es darauf an, konsequent neue Vereinsmitglieder zu werben; als aktive Fahrer, Mitorganisatoren, Unterstützer oder Fördermitglieder. Zum anderen müssen alle Mitglieder verwaltet, die Einnahmen und Ausgaben des Vereins verbucht werden.

Neben den verkehrsorganisatorischen und verwaltungstechnischen Abläufen ist die „soziale“ Vereinsführung von großer Bedeutung. Ein gutes Vereinsklima lebt beispielsweise von Fahrtreffs zur Koordinierung und zum Erfahrungsaustausch, vom Grillfrühstücken oder von Weihnachtsfeiern. Auch kleine persönliche Gesten wie Glückwunschkarten zum Geburtstag festigen das Miteinander. Im Laufe der Zeit erwächst so aus einer Gruppe von „ehrenamtlichen Buslenkern“ eine „verschworene Gemeinschaft“, aus der auch private Freundschaften entstehen. Es gilt das Erfolgsrezept aller Ehrenämter: „Kommen wegen der Sache (hier: Bürgerbus), bleiben wegen der Menschen.“

Darüber hinaus gilt es, den Bürgerbusverein „sichtbar“ und vor allem erreichbar zu machen:

Die Entwicklung eines eigenen Logos gehört dabei ebenso dazu wie die Einrichtung von Kontaktmöglichkeiten, wie ein fester Ansprechpartner mit Telefonnummer oder Mailadresse.



Anhang

Glossar und Abkürzungen

ALiTa	Anruf-Linien-Taxi
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
AST	Anruf-Sammel-Taxi
EAV	Einnahmeaufteilungsverfahren, Verrechnung der Fahrgeldeinnahmen zwischen den Verkehrsunternehmen
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
Kleinbus	Kraftfahrzeug, das als Personenkraftwagen zugelassen ist; verfügt über maximal acht Fahrgastplätze (plus Fahrersitz) und darf mit der EU-Fahrlaubnisklasse B (früher: Klasse 3) gefahren werden
LEADER	Förderprogramm der EU für den ländlichen Raum. In Schleswig-Holstein sind die Aktiv Regionen/Lokalen Aktionsgruppen direkte Ansprechpartner für Initiativen und Projekte
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, ist die zentrale Abrechnungsgesellschaft der Verkehrsunternehmen, pflegt die landeseinheitlichen Vertriebsdaten und entwickelt den SH Tarif weiter.
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr; Bus- und Bahnverkehr mit Fahrgästen
ÖSPNV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr, auch Busverkehr
P-Schein	umgangssprachlich für Personenbeförderungsschein, korrekt: Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Zusatz-Führerschein, wenn eine Person Fahrgäste mit einem Fahrzeug befördert
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan; wird regelmäßig von den Kreisen und kreisfreien Städten erstellt.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TöB	Träger öffentlicher Belange

Rechtliche Grundlagen im Zusammenhang mit einem Bürgerbus

ArbZG	Arbeitszeitgesetz; regelt u.a. die werktägliche und Wochenarbeitszeiten inklusive Pausen bzw. Ruhetage
AO	Abgabenordnung, regelt grundsätzlich alle Arten der Besteuerung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch; regelt beispielsweise in den §§ 21 bis 79 die Gründung eines Vereins
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr; regelt den Betrieb in Unternehmen, die gewerbsmäßig und entgeltlich Personen u.a. in Bussen, Taxen oder Mietwagen befördern
EnergieStG	Energiesteuergesetz
FeV	Fahrerlaubnisverordnung; regelt die Zulassung von Personen im Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen



FpersG	Fahrpersonalgesetz; regelt den Einsatz des Fahrpersonals von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen
ÖPNV-FinV SH	Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen in Schleswig-Holstein
ÖPNVG SH	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein, definiert Ziele, Zusammenarbeit und Struktur des ÖPNVs bzw. der Aufgabenträger
PBefG	Personenbeförderungsgesetz; regelt die gewerbsmäßige und entgeltliche Beförderung von Fahrgästen; u.a. die Genehmigung des Personenverkehrs und die mit der Genehmigung verbundenen Betriebs-, Beförderungs-, Tarif- und Fahrplanpflichten (§§ 21, 22, 39, 40 PBefG)
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, regelt die formale und technische Zulassung von Fahrzeugen im Straßenverkehr
VgV	Vergabeverordnung, regelt das Verfahren zur Vergabe öffentlicher Gelder

Leitfäden und Handbücher aus anderen Bundesländern

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) (Hrsg.): Bürgerbusse in Fahrt bringen. Stationen auf dem Weg zum BürgerBus. Broschüre/pdf-Datei, Selbstverlag, Stuttgart 2015

Pro Bürgerbus NRW e.V. (Hrsg.): Bürger fahren für Bürger. Leitfaden für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen. Broschüre/pdf-Datei, Selbstverlag, Kevelaer 2013

Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg GmbH (VBB): Handbuch Bürgerbus. Stand 24. Mai 2012. pdf-Datei, Selbstverlag, Berlin 2012

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN): Das Prinzip: Bürgerbus. Informationsheft/pdf-Datei, Selbstverlag, Bremen o.J.

Weiterführende Internetseiten

Pro Bürgerbus NRW: www.pro-buergerbus-nrw.de

pro bürgerbus schleswig-holstein: www.pro-buergerbus-sh.de

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: www.vbb.de/de/article/ueber-uns/presse/kostenloses-buergerbushandbuch-des-vbb-ueberarbeitet-buergerbusvereine-verbinden-bezahlbare-mobilitaet-und-buergerschaftliches-engagement/8058.html

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen: www.zvbn.de/buergerbus