

Infobroschüre

Engagementbasierte Mobilitätsangebote Bürgerbusse und Bürgerrufverkehre



Sie planen ein ehrenamtlich organisiertes Mobilitätsangebot?

Hier finden Sie einige interessante Unterlagen. Wenn Sie darüber hinaus noch Fragen haben, stehen Ihnen gerne der Landesverband proBürgerBus Baden-Württemberg e.V. und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zur Verfügung.

Sie finden im Folgenden:

- Engagementbasierte Mobilitätssicherung 2
- FAQ zum engagementbasierten Mobilitätsangebot 6
- Betriebswirtschaftliche Betrachtung 14
- Verwaltungstätigkeiten für Bürgerbusse 16
- Verwaltungstätigkeiten für Bürgerrufverkehre 18
- Anforderungen an Bürgerbusse (Verbrenner) 20
- Adressen von spezialisierten Aufbauherstellern 23

Engagementbasierte Mobilitätssicherung

Konzept

Bürger fahren für Bürger - ehrenamtlich

Vor allem ältere Menschen haben zunehmend Probleme mit der individuellen Mobilität. Damit bekommt der öffentliche Nahverkehr besonders in der Fläche stärkere Bedeutung. Demgegenüber steht aber die Finanzierbarkeit dieser Angebote, die in vielen Bereichen nicht wirtschaftlich erbracht werden können. Zwar unternehmen Land und Kommunen zahlreiche Anstrengungen, um die Angebote zwischen städtischen und ländlichen Bereichen anzugleichen, aber vor allem in den dünn besiedelten Gegenden des Landes kann eine bedarfsgerechte Gestaltung des Angebots nicht einmal annähernd erreicht werden.

Mit der Idee der engagementbasierten Mobilitätsangebote kann man sinnvoll daran mitwirken, verbesserte bedarfsgerechte Strukturen auch im ländlichen Bereich zu schaffen. **Bürgerbusse** – das sind **Kleinbusse auf PKW-Basis** mit **ehrenamtlichen** Fahrern – bedienen kleinräumig mit kurzen und wohnortnahen Haltestellen **im Linienverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz** fahrplanmäßig den Nahverkehr dort, wo er mit großen Bussen nicht oder nicht wirtschaftlich erbracht werden kann. Bürgerrufverkehre – das sind in der Regel **Großraum-PKW-basierte flexible Angebote ohne Fahrplan und ausgebildet Haltestellen** - machen dies auch dort möglich, wo der mit dem Linienverkehr verbundene Organisationsaufwand nicht zu leisten ist.

Besonderheiten

Bürgerbusse sind Verkehrsbetriebe, die zwar ehrenamtlich betrieben und gefahren werden – in der Regel organisiert von Bürgerbusvereinen, für die aber die üblichen Anforderungen des Buslinienverkehrs gelten. So benötigen die Fahrer eine Personenbeförderungserlaubnis und es bedarf eines Nachweises der fachlichen Eignung zur Führung eines Verkehrsbetriebes. Weiterhin eines Fahr-, Linien- und Haltestellenplanes sowie von Tarif- und Beförderungsbestimmungen.

Das Fahrzeug ist in der Regel ein barrierefreier Kleinbus (PKW) mit höchstens 8 Fahrgastplätzen der sogenannten „Sprinterklasse“. Fahrgäste müssen sich während der Fahrt anschnallen. Der Landesverband proBürgerBus Baden-Württemberg e.V. empfiehlt Fahrzeuge mit Seiteneinstieg und Niederflrigkeit sowie großzügigen Bewegungsräumen im Fahrzeug,



um den weit überwiegend älteren Fahrgästen ein komfortables und weitgehend selbstständiges Teilhaben zu ermöglichen.

Zur Beschaffung solcher Fahrzeuge gibt es in Baden-Württemberg Landeszuschüsse. Diese können über die L-Bank beantragt werden. Ebenso übernimmt das Land Baden-Württemberg die Kosten für die Personenbeförderungsscheine der Fahrer dieser Bürgerbusse. Anträge hierfür können an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg gestellt werden.

Bürgerrufverkehre zeichnen sich durch einen in der Regel deutlich geringeren Organisationsaufwand aus. In der Regel werden diese Verkehre mit Großraum-PKW unterhalb der „Sprinterklasse“ bedient. Sie sind nicht niederflurig und haben ein deutlich geringeres Platzangebot. Sofern diese unentgeltlich oder auf Spendenbasis unterwegs sind, entfällt sogar die Genehmigungspflicht des Personenbeförderungsgesetzes sowie die Pflicht zur Fahrerlaubnis mit Personen im Linienverkehr.



Für die Beschaffung dieser Fahrzeuge gibt es allerdings derzeit keine Landeszuschüsse.

Für beide Organisationsformen gibt es für die laufenden Verwaltungskosten – nicht Fahrzeugkosten – eine sogenannte Verwaltungskostenpauschale, die recht einfach über die NVBW beantragt und abgerufen werden kann.

Für die Bügerrufverkehre gibt es bereits zahlreiche elektrische Basisfahrzeuge auf dem Markt, die es unter Beachtung der 3,5t zulässigen Gesamtgewichts eines PKWs ermöglichen, schon heute mit einem rein elektrischen Fahrzeug diesen Dienst zu versehen.

Für die „Sprinterklasse“ der Bürgerbusse gilt dies leider noch nicht. Die Beförderungskapazität von 8 Fahrgästen in Verbindung mit einem niederflurigen Ausbau des Fahrzeuges ist unter Beachtung der führerschein- und personenbeförderungsscheinrelevanten Gewichtsgrenze von 3,5t in der Regel noch nicht leistbar. Es gibt derzeit (August 2021) nur ein Fahrzeug auf dem Markt, welches diese Anforderungen erfüllt.

Standortkriterien/Voraussetzungen

Engagementbasierte Mobilitätsangebote haben überall dort gute Chancen, wo der Regelbusverkehr nicht oder nur unzureichend verkehrt. Sie können aufgrund ihrer beschränkten Fahrgastkapazität keine Leistungen im Berufs- oder Schülerverkehr erbringen.

Weiterhin ist für den Erfolg des Projektes eine klare Definition der Zielgruppen des Angebots und von Quell- und Zielbereichen der Fahrten erforderlich. Dies können z.B. klar abgegrenzte Wohn- und Versorgungsbereiche sein.

Wichtigste Voraussetzung aber ist, dass genügend ehrenamtliche Mitarbeiter sowohl als Organisatoren als auch als Fahrer vorhanden sind, um nachhaltig ein solches Angebot zu erstellen. Dies betrifft nicht nur die Zahl der Fahrer, sondern auch die Organisation des Betriebes. Die Gewinnung und Betreuung dieser Mitarbeiter ist eine der Kernvoraussetzungen zum Gelingen dieses Projektes. Und mit einer guten Vernetzung dieser Ehrenamtlichen gewinnt man in der Folge auch durch die Kommunikation im Ort die Menschen als Fahrgäste.

Kontakt und Hilfe

Für alle Fragen rund um engagementbasierte Mobilitätskonzepte

proBürgerBus Baden-Württemberg e.V.
Geschäftsstelle
Blätscherstraße 20
73240 Wendlingen am Neckar
www.pro-bürgerbus-bw.de
Tel. 07024-52901
Mail fredschuster@freenet.de



Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Kompetenzzentrum
neue ÖPNV-Angebotsformen
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de
Tel. 0711-23991-117
Mail buengerbus@nvbw.de



Fragen zur Einführung von Bürgerbus-Projekten:

Im Nachfolgenden finden Sie schnelle Antworten auf die am meisten gestellten Fragen.

Allgemeine Fragen

- Wie starte ich ein Projekt in meinem Ort?
- Wann ist ein solches Angebot sinnvoll?
- Wofür sollte dieses Angebot eingesetzt werden?
- Wie wird ein solches Angebot gesteuert?
- Wie finanziert sich ein solches Projekt?
- Sind Tarif- und Beförderungsbestimmungen erforderlich?
- Was wird für die Konzession benötigt?
- Konzessions-Konkurrenz?
- Wie viele Personen dürfen im Fahrzeug befördert werden?
- Wo können Fördermittel für die Fahrzeuge beantragt werden?
- Ist ein solches Projekt gemeinnützig?
- Wer trägt das Defizit eines solchen Projektes?

Fragen zum Betrieb von Bürgerbussen als Linienverkehren:

- Darf der Bürgerbus auf Zuruf halten?
- Darf der Bürgerbus Fahrgäste direkt nach Hause fahren?
- Was ist zu tun, wenn der Bürgerbus besetzt ist und Fahrgäste an den Haltestellen warten?
- Gilt im Bürgerbus Anschnallpflicht?
- Wie müssen Kinder im Bürgerbus gesichert werden?
- Muss der Bürgerbus Barrierefreiheit gewährleisten?
- Was ist zu tun, wenn der Bürgerbus aus technischen oder anderen Gründen ausfällt?
- Benötigt der Bürgerbus einen Fahrtschreiber?

Fragen zu ehrenamtlichen Bürgerbus-Fahrern:

- Wie organisieren sich die Bürgerbus-Fahrer?
- Welche Fahrerlaubnis muss ein ehrenamtlicher Bürgerbus-Fahrer mitbringen?
- Ist eine Gesundheitsuntersuchung für Bürgerbus-Fahrer erforderlich?
- Wie lange darf der Fahrer am Steuer sitzen?
- Wie sind die Bürgerbus-Fahrer versichert?

Wie starte ich ein Projekt in meinem Ort?

Wir werden von Bürgerinnen oder Bürgern auf teilweise fehlende Busangebote – etwa zum Friedhof, zu Veranstaltungen oder zum Einkaufen – angesprochen. Die vorhandenen Busangebote decken den Bedarf nicht ab. Oder wir sehen selbst die Notwendigkeit des Handelns. Dann sollten wir uns bewusstmachen, dass ein engagementbasiertes Mobilitätsangebot ein zutiefst bürgerschaftliches, soziales Projekt weit über die eigentliche Beförderungsfunktion hinaus ist. Es ist also sehr wichtig, dass wir uns dem Thema neudeutsch „bottom-up“ nähern. Erst suchen wir uns die Menschen im Ort, die das Projekt entwickeln und tragen und die über ihre Vernetzung im Ort die geeigneten Multiplikatoren und – im positiven Sinne – „Menschenfänger“ sind. Mit diesen entwickeln wir ein Angebot an den Bedürfnissen und Möglichkeiten im Ort. Im Großen (Bürgerbus) wie im Kleinen (z.B. Bürgerrufauto). Entscheidend ist, zu verstehen, dass selbst ein kleines Angebot besser ist als gar keines.



Wann ist ein solches Angebot sinnvoll?

Häufig kommt ganz am Anfang die Frage, ob ein solches Angebot im Ort überhaupt benötigt wird. Die demographische Entwicklung auf der einen Seite sowie die Zentralisierung von Dienstleistungen andererseits führen bei einzelnen Bevölkerungsgruppen schon heute zu einem Mobilitätsbedarf, der mit den zur Verfügung stehenden Nahverkehrsangeboten nicht oder unattraktiv aufgefangen werden kann. Hilfreich ist oftmals eine Bedarfsanalyse, die die infrastrukturellen Angebote in Relation zu den Bedürfnissen der Menschen vor Ort stellt und so zusätzliche, bisher nicht oder anderweitig bediente Bedarfe sichtbar macht. Es gibt nach unseren Erfahrungen nur wenige Orte, wo ein engagementbasiertes Mobilitätsangebot keinen Sinn macht.

Wofür sollte das Angebot eingesetzt werden?

Wir sind außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine Ergänzung zum vorhandenen Busverkehr. Wir dürfen keine Konkurrenz und kein Parallelangebot sein. Dies gilt für die nach dem Personenbeförderungsgesetz fahrenden Verkehre ohnehin schon als gesetzliches KO-Kriterium.

Aufgrund der geringen Kapazitäten der Fahrzeuge können auch keine Angebote in der Hauptverkehrszeit oder zu bestimmten, zahlreich besuchten Anlässen allgemein gemacht werden. Einzelne Fahrdienste für gezielte Gruppen zu solchen Anlässen sind natürlich möglich.

Wie wird ein solches Angebot gesteuert?

Bürgerbusse werden entweder über Disponenten des Verkehrsunternehmens oder über eine entsprechende organisatorische Festlegung zwischen Kommune und beispielsweise einem Bürgerbusverein gesteuert.

Bürgerrufautos zeichnen sich in der Regel durch einen geringeren Steuerungsaufwand aus und können daher „hemdsärmlicher“ organisiert werden. Wichtig sind hier festgelegte Zeiten für Auftragsannahme und Disposition der einzelnen Fahrten. Sofern man keine app-basierte Lösung wählt, kommt es auf die Ortskenntnis an.

Wie finanziert sich ein solches Projekt?

In der Regel sind hier verschiedene örtliche Gruppierungen (Gewerbe, Spenden) sowie die öffentliche Hand beteiligt. Bei Bürgerbussen wird der Rest durch Fahrtentgelte beigetragen, bei Bürgerrufautos kann dies auch zusätzlich eine Spendenkasse sein.

Sind Tarif- und Beförderungsbestimmungen erforderlich?

Bei allen Verkehren, die im Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes fahren, also die Entgelte erheben, die die direkten Kosten der Fahrt wesentlich übersteigen, ist eine Linienkonzession erforderlich. Tarif- und Beförderungsbestimmungen sind dann u.a. die Grundlage für die Erteilung einer solchen Konzession Solche Bestimmungen umfassen u.a. :

- Fahrpreise
- Beförderungsberechtigung (Hausrecht)
- Fundsachenregelung

Was wird für die Konzession nach § 42 Personenbeförderungsgesetz benötigt?

- Linienplan
- Festlegung der Haltestellen (Anordnung nach StVO durch zuständige Verkehrsbehörde)
- Fahrplan
- Tarif- und Beförderungsbestimmungen
- Fachkundenachweis

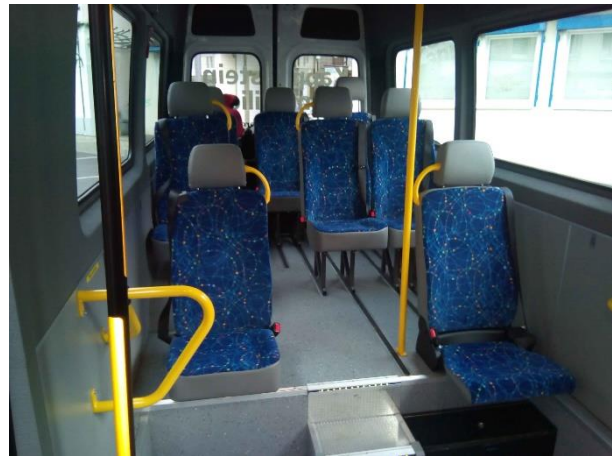


Konzessions-Konkurrenz?

Keine Doppelkonzession für gleiche Streckenbereiche und Fahrleistungen möglich (§13 PBefG). Allerdings gibt es hier zahlreiche Ecken und Kanten. Daher empfiehlt sich immer, die betroffenen Busunternehmen von Anfang an in die Planungen einzubeziehen.

Wie viele Personen dürfen im Fahrzeug befördert werden?

Bürgerbusse werden von Ehrenamtlichen mit Führerschein der Klasse B (frühere Klasse III) gefahren. Die Fahrgastzahl ist auf acht beschränkt. Bürgerbusse sind daher immer Kleinbusse mit acht Fahrgastplätzen und sind als Pkw angemeldet. Natürlich sind auch die Bürgerrufautos PKW, sie haben in der Regel aber deutlich weniger Sitzplätze für Fahrgäste 3 bis 5.



Wo können Fördermittel für ein Fahrzeug beantragt werden?

In Baden-Württemberg gibt es Fördermittel im investiven Bereich über das

- Fördermittel für Bürgerbusse (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur)
- Fördermittel für E-Mobilität (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur)
- Fördermittel für bürgerschaftliches Engagement (Sozialministerium)

Bürgerbusse werden je nach Ausführung mit Festbeträgen zwischen 20.000 und 60.000 Euro gefördert. Dabei ist hier die E-Förderung integriert.

Für Bürgerrufautos gibt es hingegen außer der allgemeinen E-Förderung des Bundes keine investiven Fördermittel.

Ist ein solches Projekt gemeinnützig?

Nach derzeit herrschender bundesweiter Auffassung der Finanzbehörden werden konzessionierte Verkehre als Verkehrs**betriebe** betrachtet, unabhängig davon, ob sie gewinnorientiert sind. Ein diesbezüglich gegründeter Verein ist also nicht gemeinnützig.

Für Bürgerrufverkehre, die nicht konzessionspflichtig sind, gilt dies derzeit nicht. Sie stellen keine gewerbsmäßigen Verkehre dar.

Wer trägt das Defizit eines solchen Projektes?

Das Defizit trägt in der Regel das betreuende Verkehrsunternehmen oder die Kommune. Das ist in jedem Fall vertraglich zu regeln. Daher bedarf es auch einer Rechtsperson, die hinter dem Projekt verbindlich steht.

Darf der Bürgerbus auf Zuruf von Fahrgästen halten?

Grundsätzlich ist der Bürgerbus an die Haltestellen gebunden. Das Halten im Linienverkehr außerhalb von genehmigten Haltestellen bedarf aber keiner Ausnahmegenehmigung nach § 43 Abs. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen (BOKraft) im Personenverkehr. Das Betriebspersonal hat die Möglichkeit, in eigener Verantwortung zu entscheiden, ob Fahrzeuge außerhalb von Haltestellen ausnahmsweise betreten oder verlassen werden dürfen. (§ 14, Abs. 3, BOKraft). Wir empfehlen hier aber immer die Rücksprache mit der Verkehrsbehörde und der Polizei, um die Gefahrenpotentiale einvernehmlich abzuklären.

Dürfen mit dem Bürgerbus Fahrgäste direkt nach Hause gefahren werden?

Der Bürgerbus fährt wie andere Linienverkehre auch auf einer genehmigten Linie mit festen Haltestellen. Diese Streckenführung ist verbindlich. Wird von dieser Strecke abgewichen, riskiert der Bürgerbusfahrer den Versicherungsschutz.

Was ist zu tun, wenn der Bürgerbus besetzt ist und Fahrgäste an den Haltestellen warten?

Wenn der Bürgerbus mit acht Fahrgästen besetzt ist, müssen weitere an der Haltestelle wartenden Personen stehen gelassen werden. Sie müssen auf die nächste Fahrtroute warten. Der Bürgerbusbetreiber kann aber für solche Fälle eine Lösung finden, indem er beispielsweise ein Taxi schickt – auf Kosten des Betreibers. Passieren solche Situationen häufiger, sollte über den Einsatz eines zweiten Fahrzeugs nachgedacht werden.



Gilt im Bürgerbus Anschnallpflicht?

Ja. Dies gilt gleichermaßen für die Bürgerrufautos.

Wie müssen Kinder im Bürgerbus gesichert werden?

Entsprechend der StVO: Seit 1.4.1993 dürfen Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, in Pkw mit vorgeschriebenen Sicherheitsgurten generell nur dann mitgenommen werden, wenn eine amtlich genehmigte und für das jeweilige Kind geeignete Rückhalteeinrichtung benutzt wird. Diese Kindersitze müssen der ECE-Regelung Nr. 44 entsprechen und das orangefarbene Prüfzeichen (ECE R 44/03, Universal, 03101001) tragen.

Wie bei einem Taxi müssen im Bürgerbus nach der Straßenverkehrsordnung nur zwei Kindersitze bereitgehalten werden, die die Gewichtsklassen I bis III abdecken, um der Verpflichtung zur kindergerechten Sicherung zu genügen (§ 21 Abs. 1 a Nr. 3b StVO).



Muss der Bürgerbus Barrierefreiheit gewährleisten?

Die Barrierefreiheit muss in einem Bürgerbus gewährleistet sein. Das ist eine wichtige Vorgabe zur Förderung der Bürgerbus-Projekte mit öffentlichen Mitteln. Zur Mindestausstattung eines Bürgerbusses gehört eine tiefergezogene Einstiegsstufe sowie ein zusätzlicher Haltegriff als Einstiegshilfe. Einige Bürgerbus-Modelle sind mit einem Niederflurteil ausgerüstet. Das Absenken des mittleren Fahrzeugteils erleichtert Rollstuhlfahrern über eine kleine Rampe in den Bus zu gelangen. Eine Befestigungsmöglichkeit für den Rollstuhl sollte im Bus vorhanden sein.

Ein Bürgerbus kann auch mit Rampen oder mit einer Hebevorrichtung ausgestattet werden, um Rollstühle in den Bus zu befördern. Alle Lösungen sind technisch und finanziell aufwendig. Die fehlende Technik wird in den meisten Fällen durch hilfsbereite BürgerbusfahrerInnen ausgeglichen.

Oftmals verfügen Rollstuhlfahrer über spezielle Beförderungsmöglichkeiten und sind nicht auf den Bürgerbus als öffentliches Angebot angewiesen.

Was ist zu tun, wenn der Bürgerbus aus technischen oder anderen Gründen ausfällt?

Die Konzession nach dem Personenbeförderungsgesetz verpflichtet Bürgerbusse zur Beförderung. Ersatzverkehre müssen also in jedem Fall organisiert werden.

Benötigt der Bürgerbus einen Fahrtschreiber?

Nein

Wie organisieren sich die Bürgerbus-Fahrer?

In der Regel bildet sich ein sogenannter „Ideal-Verein“ (nicht gemeinnützig) mit dem Zweck, den Bürgerbus zu betreiben.

Dazu gehört die vertragliche Regelung zwischen dem Verein und dem Verkehrsunternehmen bzw. den Kommunen mit folgenden Inhalten:

- Betriebsabwicklung einschl. Konzession
- Fahrer-Akquise
- Fahrer-Betreuung
- Abrechnung
- Abmangel
- Ersatzbeschaffung

Welche Fahrerlaubnis muss ein ehrenamtlicher Bürgerbusfahrer mitbringen?

Ehrenamtliche BürgerbusfahrerInnen brauchen den Führerschein Klasse b (früher Klasse III) und zusätzlich eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach § 48 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung. Diese wird von der Straßenverkehrsbehörde für fünf Jahre erteilt.

Ist eine Gesundheitsuntersuchung für Bürgerbusfahrer notwendig?

Ja. Diese ist Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung. Die Anforderung an die körperliche Eignung sind in § 48 der Fahrerlaubnisverordnung aufgeführt. Durchgeführt werden solche Gesundheitsuntersuchungen beispielsweise durch die Arbeitsmedizinischen Dienste.

Wie lange darf der Fahrer am Steuer sitzen?

Zu den Lenk- und Ruhezeiten gibt es kleine klare Regeln, die auf BürgerbusfahrerInnen zugeschnitten sind. Als Richtschnur dient die VO (/EG) Nr. 561/2006 Kapitel 2 Artikel 7: „Nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen“.

Dies gilt zwar nur für die Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen ein schließlich des Fahrers bestimmt sind. Für die in der Regel älteren Fahrerinnen und Fahrer sollten aber sicherlich keine längeren Lenkzeiten eingeplant werden.

Wie sind die Bürgerbusfahrer versichert?

Die BürgerbusfahrerInnen sind berufsgenossenschaftlich unfallversichert. Das ist einer der Grundpfeiler, auf dem das ehrenamtliche Engagement der Bürgerbus-Projekte steht. Für die Versicherung der Bürgerbusfahrer sind das betreuende Verkehrsunternehmen oder die Kommune verantwortlich, das die Bürgerbusfahrer bei „ihrer“ Berufsgenossenschaft versichert. Diese Verantwortlichkeit der Betreiber gilt auch für eine Rechts- und Haftpflichtversicherung.



Betriebswirtschaftliche Betrachtungen

(Stand: 2017)

Das Modell mit ausführlichen Erläuterungen zu den einzelnen Positionen kann über den Landesverband bezogen werden.

A. Abschreibbare einmalige Kosten

Die einmaligen Kosten setzen sich im Wesentlichen aus den Anschaffungskosten für die Fahrzeuge (Abschreibungszeitraum 8 Jahre), die Herstellung der Haltestellen (Abschreibungszeitraum 15 Jahre) und den Kosten für den Erwerb des Personenbeförderungsscheins (alle 5 Jahre zu erneuern) zusammen.

	Serienfahrzeug Fiat Ducato H2H5	Serienfahrzeug Fiat Ducato mit Heckaufzug	Sonderfahrzeug auf Basis Fiat Ducato (Niederflur)
Anschaffungskosten	27.000 €	34.000 €	76.000 €
Zuschuss Land	0 €	20.000 €	35.000 €
Netto- Investitionsaufwand	27.000 €	14.000 €	41.000 €
jährliche Abschreibung (8 Jahre)	3.400 €	1.800 €	5.200 €
Herstellung Haltestellen ¹⁾	3.000 €	3.000 €	3.000 €
jährliche Abschreibung (15 Jahre)	200 €	200 €	200 €
Personenbeförderungsschein 24 Fahrer ²⁾	3.600 €	3.600 €	3.600 €
jährliche Abschreibung (5 Jahre)	720 €	720 €	720 €
Verwaltungskosten- pauschale Land jährl.	-1.500 €	-1.500 €	-1.500 €
Summe jährlicher Abschreibungen	2.820 €	1.220 €	4.620 €

Über diese jährlich abschreibbaren Kosten hinaus ist für Konzession, Schulungen und Werbung³⁾ im ersten Jahr noch ein Betrag in Höhe von rund 3.100,00 € auszugehen. Dieser taucht in der weiteren Kalkulation nicht auf.

B. Jährliche Kosten

Grundlagen: Serienfahrzeug Fiat Ducato, 18.000 km/a, im Schnitt 1 bis 2 Personenbeförderungsscheine/a, 6.000 Fahrgäste/a, Erstellung eines Fahrplanheftes.

Ausgaben		Einnahmen	
Abschreibungen		Fahrtentgelte ¹⁰⁾	6.000€
nach Abschnitt A	2.820 €		
Betriebskosten		Werbeeinnahmen	
Betriebsstoffe ¹⁾	2.500 €	Fahrzeug ¹¹⁾	5.000 €
Wartung	2.500 €	Fahrplan ¹²⁾	1.000 €
Reparaturen ²⁾	2.000 €	Spenden ¹³⁾	500 €
Versicherungen ³⁾	2.700 €		
Steuern ⁴⁾	0 €		
Personalkosten			
Führerscheine ⁵⁾	500 €		
Schulungen	300 €		
Fahrersitzungen	300 €		
Berufsgenossenschaft	120 €		
Unfallkasse ⁶⁾			
Sonstige Kosten		Sonstige Einnahmen	
Unterhaltung Haltestellen ⁷⁾	200 €	Führerscheine vom Land	500 €
Fahrplanheft ⁸⁾	1.000 €	Energiesteuerrück- erstattung	100 €
Fahrkarten ⁹⁾	150 €		
Internet	150 €		
Sonstiges	800 €		
Summe jährliche Kosten	16.040 €	Summe jährlicher Einnahmen	13.100 €
ohne Abschreibungen	13.220 €		
Voraussichtlicher Zuschussbedarf im laufenden HHJahr			120 €

Verwaltungstätigkeiten für den Betrieb eines Bürgerbusses



1. Betriebsführung

- 1.1. Fahrzeug
 - 1.1.1. Tanken
 - 1.1.2. Veranlassung von Wartung und Kundendienste
 - 1.1.3. Veranlassung von Reparaturen
 - 1.1.4. Durchführung von Kleinreparaturen und -ein- bzw. -umbauten
- 1.2. Linien-/Fahrplan
 - 1.2.1. Erstellung
 - 1.2.2. Fortschreibung
 - 1.2.3. Einholung der notwendigen Genehmigungen
 - 1.2.4. Veröffentlichung des Fahrplanes
- 1.3. Verwaltung
 - 1.3.1. Zulassung, TÜV
 - 1.3.2. Versicherungen
 - 1.3.3. Abwicklung von Versicherungsfällen
 - 1.3.4. Behandlung von Fundsachen
 - 1.3.5. allgemeiner Schriftverkehr
 - 1.3.6. Beobachtung der technischen und rechtlichen Entwicklungen
 - 1.3.7. Beantragung KFZ-Steuerbefreiung
 - 1.3.8. Beantragung der ESt.Rückerstattung
- 1.4. Haltestellen
 - 1.4.1. Festlegung von Haltestellen
 - 1.4.2. ggfs. Herstellung von Haltestellen (idR nur Veranlassung über Gde.)
 - 1.4.3. Kontrolle von Haltestellen
 - 1.4.4. Veranlassung von Reinigung und Reparaturen
 - 1.4.5. Betreuung des Aushanges
- 1.5. Öffentlichkeitsarbeit
 - 1.5.1. regelmäßige Pressemitteilungen
 - 1.5.2. Durchführung von Veranstaltungen
- 1.6. Homepage
 - 1.6.1. Erstellung bzw. Veranlassung der Erstellung
 - 1.6.2. regelmäßige Aktualisierung der Inhalte
 - 1.6.3. Betreuung der Kontaktanfragen
 - 1.6.4. ggfs. regelmäßige Pflege eines Newsletters

- 1.7. Betriebssteuerung
 - 1.7.1. Überwachung der Einsätze
 - 1.7.2. Aufstellung der Fahrereinsatzpläne
 - 1.7.3. Sicherstellung der Beförderungsleistung bei Betriebsstörungen oder Überlastung

2. Fahrerbetreuung

- 2.1. Fahrgewinnung
 - 2.1.1. Konzeption und Durchführung von Werbemaßnahmen
 - 2.1.2. persönliche Ansprache von potentiellen Fahrern
- 2.2. Fahrerschulungen
 - 2.2.1. Festlegung von Schulungsbedarfen
 - 2.2.2. Organisation und Abwicklung von Schulungen
- 2.3. Fahrerlaubnisse
 - 2.3.1. Beantragung von Fahrerlaubnissen und Personenbeförderungserlaubnissen
 - 2.3.2. Überwachung der Geltungsdauern
 - 2.3.3. Information der Fahrer über Fristenabläufe
 - 2.3.4. Organisation von notwendigen Untersuchungen
- 2.4. Supervision
- 2.5. Organisation von Fahrertreffen/-festen

3. Finanzwirtschaft

- 3.1. Gewinnung und Betreuung von Sponsoren und Förderern
 - 3.1.1. Erstellen von Werbeanträgen
 - 3.1.2. persönliche Ansprache von potentiellen Werbepartnern
 - 3.1.3. Gestaltung und Abschluss von Verträgen
 - 3.1.4. Erstellen von Rechnungen, Überwachung von Zahlungseingängen
 - 3.1.5. Organisation von Sponsorenveranstaltungen
 - 3.1.6. Erstellung von Werbemitteln
- 3.2. Beantragung und Abwicklung von Zuschüssen
- 3.3. Abwicklung der Kassenvorgänge (u.a. Tageseinnahmen) und der Buchführung
- 3.4. Vorbereitung der steuerlichen Behandlung von Ausgaben und Einnahmen
- 3.5. Rechnungsprüfung
- 3.6. Abrechnung von Einnahmen und Ausgaben gegenüber Gemeinden/Busunternehmen

Verwaltungstätigkeiten

für den Betrieb eines Bürgerrufverkehrs



1. Betriebsführung

1.1. Fahrzeug

- 1.1.1. Tanken
- 1.1.2. Veranlassung von Wartung und Kundendienste
- 1.1.3. Veranlassung von Reparaturen
- 1.1.4. Durchführung von Kleinreparaturen und -ein- bzw. -umbauten

1.2. Betriebssteuerung

- 1.2.1. Festlegung der Anmelde- und Fahrzeiten
- 1.2.2. Einteilung der Fahrer und des sonstigen Personals
- 1.2.3. ggfs. Einteilung der Fahrzeuge
- 1.2.4. Entgegennahme der Anmeldungen
- 1.2.5. Einteilung der Fahrten und Fahrtrouten (ggfs. per App)

1.3. Verwaltung

- 1.3.1. Zulassung, TÜV
- 1.3.2. Versicherungen
- 1.3.3. Abwicklung von Versicherungsfällen
- 1.3.4. Behandlung von Fundsachen
- 1.3.5. allgemeiner Schriftverkehr
- 1.3.6. Beobachtung der technischen und rechtlichen Entwicklungen

1.4. Öffentlichkeitsarbeit

- 1.4.1. regelmäßige Pressemitteilungen
- 1.4.2. Durchführung von Veranstaltungen

1.5. Homepage

- 1.5.1. Erstellung bzw. Veranlassung der Erstellung
- 1.5.2. regelmäßige Aktualisierung der Inhalte
- 1.5.3. Betreuung der Kontaktanfragen
- 1.5.4. ggfs. regelmäßige Pflege eines Newsletters

2. Fahrerbetreuung

2.1. Fahrgewinnung

- 2.1.1. Konzeption und Durchführung von Werbemaßnahmen
- 2.1.2. persönliche Ansprache von potentiellen Fahrern

2.2. Fahrerschulungen

- 2.2.1. Festlegung von Schulungsbedarfen
- 2.2.2. Organisation und Abwicklung von Schulungen

2.3. Supervision

2.4. Organisation von Fahrertreffen/-festen

3. Finanzwirtschaft

3.1. Gewinnung und Betreuung von Sponsoren und Förderern

- 3.1.1. Erstellen von Werbeanträgen
- 3.1.2. persönliche Ansprache von potentiellen Werbepartnern
- 3.1.3. Gestaltung und Abschluss von Verträgen
- 3.1.4. Erstellen von Rechnungen, Überwachung von Zahlungseingängen
- 3.1.5. Organisation von Sponsorenveranstaltungen
- 3.1.6. Erstellung von Werbemitteln

3.2. Beantragung und Abwicklung von Zuschüssen

3.3. Abwicklung der Kassenvorgänge (u.a. Tageseinnahmen) und der Buchführung

3.4. Rechnungsprüfung

3.5. Abrechnung von Einnahmen und Ausgaben gegenüber Gemeinden/Busunternehmen

Fahrzeugempfehlungen für Bürgerbusse (Verbrenner)

Grundsätzliches

Bürgerbusse sind regelmäßige Beförderungseinrichtungen für Menschen. Dementsprechend sollen Sie eine weitestgehend selbstständige Teilhabe der Fahrgäste an der Beförderung ermöglichen und diesen ein positives und sicheres Gefühl vermitteln. Diese Ziele geben daher grundsätzlich vor, wie ein Fahrzeug gestaltet und ausgestattet sein sollte. Weiterhin sind die Fahrzeuge Arbeitsplätze für die Fahrer. Auch deren Freude und Wohlbefinden an ihrem Arbeitsplatz fließt in die Anforderungen ein.

Grundsätzlich beschreiben wir einen Bürgerbus als ein großzügig dimensioniertes, im Inneren hell und freundlich ausgestattetes Fahrzeug mit großem Niederflurbereich und seitlicher Doppelschwingtür mit ausfahrbarer Rampe.



Anforderungen an das Basisfahrzeug

- Barrierefrei, besser Niederflur
- Einstieg: rechts, mindestens lichte Weite 1,05m
- Motor ab ca. 100 kW, abhängig von topografischer Lage
- Abgasnorm E6d temp oder Elektro
- Getriebeautomat oder vergleichbar
- Fahrzeuglänge zw. 6 – 7 m
- Derzeit zul. Gesamtgewicht max. 3,5 to.
- 9 Sitzplätze incl. Fahrer
- Hochdach
- Rückspiegel heizbar + elektr. verstellbar
- Tagfahrlicht (automatisch)
- Standheizung, programmierbar (optional)
- Außentemperaturanzeige
- Start- Stop- Automatik, abschaltbar






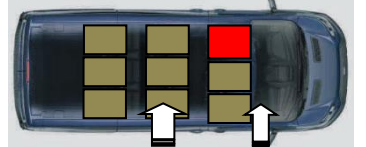
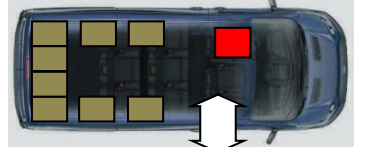
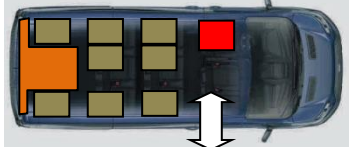


















Ausrüstung durch Aufbauhersteller

- Dachluke (mit Glas) zur Be- und Entlüftung, Lichteinfall
- Bodenbelag rutschhemmend (Stadtbus-Standard)
- Ausreichende Stehhöhe im Fahrgastraum
- Fahrer-Schwingsitz mit Gurtstraffer, Sitzheizung
- 8 x M1-Sitze mit 3-Punkt-Sicherheitsgurt (Fahrgastraum), Haltegriffe gangseitig
- Rollstuhlfahrerplatz + Sicherheitsgurt + Kopfstütze hinter Fahrerplatz (optional)
- Haltestangen und -griffe, Halteschlaufen, Bügelsicherungen vor den vorderen Sitzen
- Befestigungsmöglichkeit (Bügel längs unter den vorderen Seitenscheiben mit Gummispannern) für Rollatoren und Gepäck
- Mobiltelefon- Vorbereitung mit Freisprecheinrichtung
- Rückfahrkamera mit Meterskala (opt. Rückfahrwarner hinten)
- Innenbeleuchtung mit Nachtbeleuchtung
- Stufenkanten innen beleuchtet (bei Teilniederflur)
- Fahrgastraum Klimaanlage
- Fahrgastraum Zusatzwärmetauscher
- Sonnenrollo für Fahrer an Frontscheibe und Fahrerseitenscheibe
- Großer Innenspiegel zur Fahrgastbeobachtung
- Vorrüstung (z.B. Bügel) zur Befestigung eines Zahltesches o.ä.
- Notgerätefach für Verbandkasten, Warndreieck, Sicherheitsweste, Warmhaltedecke
- Ablagebox mit Klappe im Fahrerbereich
- Blinkleuchten hinten auf dem Dach (wie Schulbus)
- Kindersicherung 0 – 36 kg



Wünschenswerte Zusatzausrüstung

- Zahltesch
- Fahrtzielanzeige elektronisch (Gewicht/Kosten!)
- Wenigstens 1 Fahrgastsitz mit ISOFIX-Ösen
- Platz zum Verstauen für Kindersitz(e)
- Haltewunsch- Taster von allen Sitzplätzen erreichbar
- "Wagen hält" - Anzeige und akustisches Signal für den Fahrer
- Große Uhr
- Bildschirm mit Fahrtzielanzeige und Werbemöglichkeit

Standard-Bus	Niederflrbus (Umbau)	Heckaufzug (Standardbus mit Einbau)
		
		
Standard-Radstand	optimal: längster Radstand	längerer Radstand
 günstiger Preis (Liste mit geringen Veränderungen)	 Sonderanfertigung, höherer Wartungsaufwand sehr hoher Preis	 günstiger Preis (Fahrzeug + Hecklift sowie Einzelsitzen)
 hohe Anforderungen an Fahrer bei der Fahrgastbetreuung	 viel Bewegungsraum, überwiegend barrierefrei	 nur für Rollstuhlfahrer barrierefrei
 stark eingeschränkte Beförderungsqualität für Fahrgäste (vor allem Ältere), keine Bewegungsräume	 hohe Selbstständigkeit der Fahrgäste	 gefangene Sitze hinten
 keine „selbst bedienbaren“ Abstellflächen für Rollatoren und Gepäck	 reichlich bemessene Bewegungsräume	 eingeschränkte Bewegungsräume für Fahrgäste
 Fahrer muss bei Gepäck oder Hilfeleistung für Fahrgäste das Fahrzeug verlassen	 hohe Beförderungsqualität	 wenig Platz für Rollatoren und Gepäck
	 Fahrer kann bei Hilfeleistung für Fahrgäste sich innerhalb des Fahrzeuges bewegen	 Arbeitsraum hinter dem Fahrzeug
	 höhere Anforderungen an Fahrer wegen Größe des Fahrzeuges	

Adressen von Umbaufirmen für Bürgerbusse

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und stellt keine Wertung der genannten Firmen dar, auch nicht durch die Reihenfolge der Nennungen. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von örtlichen Karosseriebetrieben, die ebenfalls Fahrzeugumbauten anbieten.

FIBE Bus-GmbH

Deggendorfer Straße 1
94431 Pilsting - Ganacker

Telefon: +49 9953 9809595

E-Mail: info@fibebus.de

Web: www.fibebus.de



TS Fahrzeugtechnik GmbH

In den Nonnenfeldern 4
07570 Weida

Tel: 03 66 03 / 6467-0

Fax: 03 66 03 / 6467-60

E-Mail: info@ts-fahrzeugtechnik.de

Web: www.ts-fahrzeugtechnik.de



TRIBUS b.v.

Proostwetering 77
NL3543 AC UTRECHT

Tel. 0031(0)30 669 50 20

Fax. 0031(0)30 669 50 21

Durchwahl:0031(0)30 6974590

e-mail: info@tribus.nl

web: www.tribus.nl



OV Steinborn GmbH

Großes Wert 5/1
89155 Erbach

Telefon: +49 7305 921770

Telefax: + 49 7305 921771

e-mail <mailto:us@midibusse.de>

web: www.steinborn-omnibus.de



VDL Bus & Coach

VDL Bova Deutschland GmbH

Bereich Mini/ Midibusse

Michael Blume

Oberer Westring 1

33142 Büren

Tel: +49(0)2951 -608224

Fax: +49(0)2951-608222

Handy : 01725264042

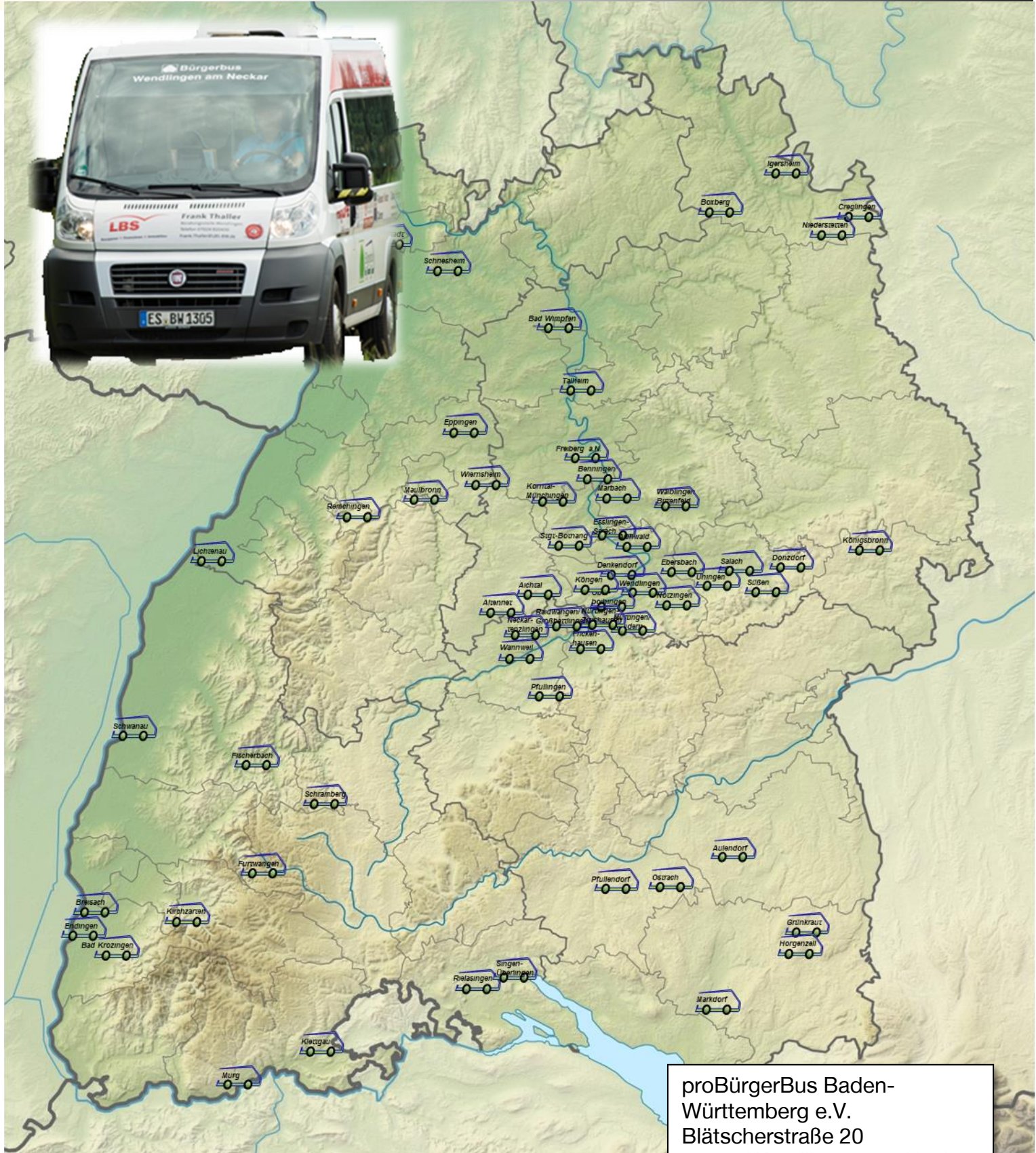
E-Mail m.blume@vdlbuscoach.de

Web: www.vdlbuscoach.de

und www.kusters-omnibusse.de



Quelle: eigene Internet-Recherche



proBürgerBus Baden-
Württemberg e.V.
Blätscherstraße 20
73240 Wendlingen am Neckar