

Mini-Leitfaden“ für den Aufbau eines (bürgerschaftlichen) Mobilitätsangebots



Martin Schiefelbusch
NVBW mbH



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Gliederung

1. Bürgerbus: Wie geht das? Eine Kurzanleitung
2. Rechtsrahmen: Das PBefG
3. Was jetzt? Ihre nächsten Schritte



Bürgerbus: Wie geht das?



DR. MARTIN SCHIEFELBUSCH MA MSC



Was ist anders im Gemeinschaftsverkehr?

Ortsbezug

kleinräumige Verkehre
Ortskenntnisse

Kundennähe

unterschiedliche
Bedürfnisse

Offenheit

unkonventionelle Lösungen
Integrieren vorhandener Ressourcen



Aus der Praxis...

→ „... Dass ich statt im Auto zu sitzen den Einkaufswagen schiebe, das kommt gar nicht so selten vor. Oder dass man die Sachen in den dritten Stock hochträgt oder im Wartezimmer beisteht, bis sie zum Arzt gehen, dass sie dort sicher verwahrt sind. ... Das ist eben ein Begleitmobil, und auf den Namen bestehen wir, und den füllen wir auch aus.“

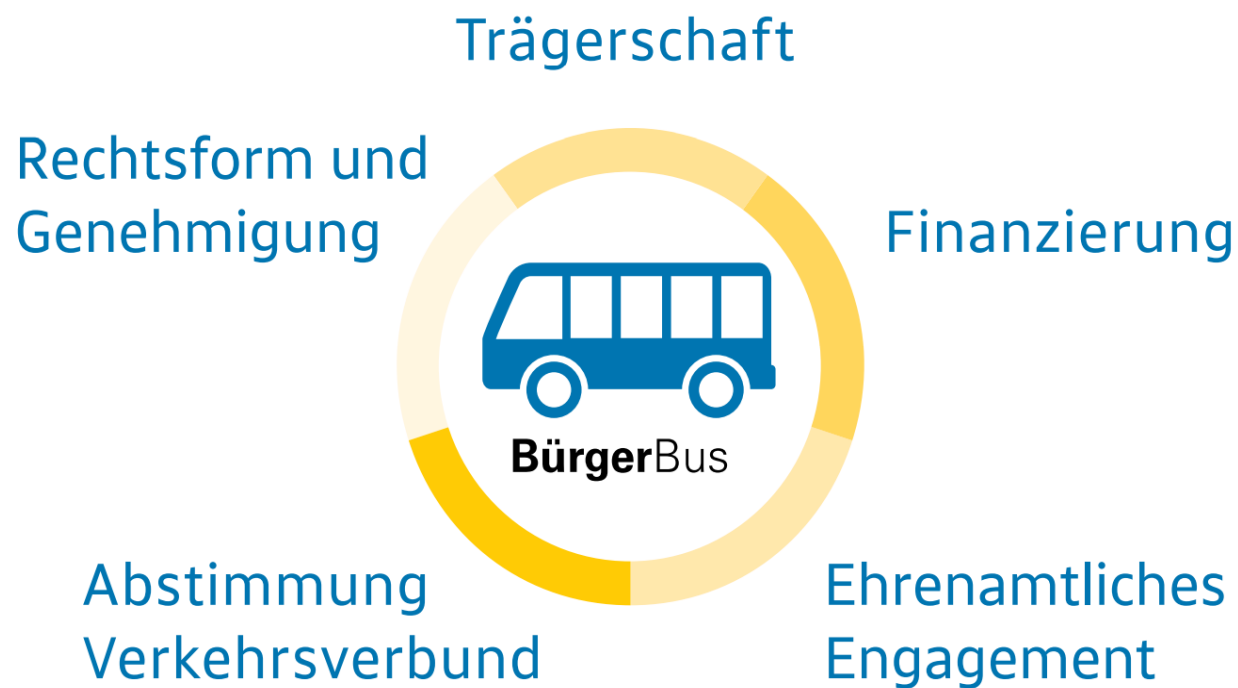
(Interview Träger / Hauptverantwortliche)



Engagementbasierte Verkehrsdienste: Gestaltungsmöglichkeiten

- Was passt vor Ort?
- Was funktioniert schon anderswo?
- Ausgestaltung abhängig von
 - Mobilitätsbedürfnissen
 - sonstigem Verkehrsangebot
 - Bereitschaft zum Mitmachen
 - sonstigen Ressourcen

Themen der Angebotsentwicklung



Organisation und Trägerschaft

Wichtig: Ein Träger mit Rechtsform (juristische Person) ist für den Bürgerbusbetrieb notwendig!

Möglichkeiten:

→ Bürgerbusverein

→ anderer Verein

→ WICHTIG: Bürgerbusbetrieb darf die Gemeinnützigkeit nicht gefährden!

→ Gemeinde



Organisation und Trägerschaft – die zentrale Rolle der Kommunen

Kommunen leisten praktische Unterstützung

→ „Die Kommune ist natürlich wie immer mit am Start, weil irgendwoher muss ja auch Geld kommen für den laufenden Unterhalt für die Fahrzeuge, und dafür gibt es die Gemeinde.“
(Interview Kommune)

→ „Ansonsten macht das auch *Name*, das ist die Dame im Büro [Gemeindeverwaltung], die sich darum kümmert ... Wir haben ein sehr gutes Verhältnis ..., das funktioniert hervorragend. Ist auch eine sehr freundliche, liebevolle Atmosphäre untereinander, das ist schon sehr viel wert.“
(Interview Aktive)

... und zeigen Wertschätzung für die Aktiven

→ „Und der Bürgermeister lädt einmal im Jahr die Vorstandschaft und die Fahrer ein zum Essen. Die machen aber einen Ausflug von Trinkgeldern usw., das machen wir auch. Ein jährlicher Ausflug.“
(Interview Träger / Hauptverantwortliche)

→ „Aber das Rathaus ist auch nicht kleinlich. Wir Fahrer müssen unseren Tee und Kuchen nicht bezahlen oder das Mittagessen, und das ist mir auch was wert. Das ist mir lieber als Zettel ausfüllen.“ (Interview Aktive)



Engagierte finden – Wer macht mit?

- Wer macht warum mit??
- jedes Projekt braucht „Kümmerer“
- wer hat wie viel Zeit?
- wer kann was tun? (verschiedene Aufgaben für unterschiedliche Talente!)
- Fahrer/-innen (und andere Mitwirkende) finden: eine Daueraufgabe!

Planung und Abstimmung

- Ein Bürgerbus ist nicht Konkurrenz zum ÖPNV oder Taxi, sondern Ergänzung!
- Kooperation mit dem örtlichen ÖV-Unternehmen sinnvoll
- auch Einbindung in die lokale Infrastruktur möglich (z.B. Sportverein, Autohaus, etc.)
- Orientierungswerte
 - 20 Aktive (Fahrpersonal) für Betrieb Mo – Fr
 - 1 – 2 Einsätze pro Monat!
 - Fahrzeit: max. 4 bis 4,5 Stunden
 - Einwohner im Verkehrsgebiet 1000 – 20 000

Aus der Praxis...

- *„Wir haben relativ viele Arztpraxen, Physiotherapeuten usw., haben die gezielt angesprochen, ob sie was auslegen können. Und sind so in die wichtigen Ladengeschäfte gegangen, haben dort was aufgehängt.“*
(Interview Kommune)
- *„Wie gesagt, wir haben die Nummer vom Telefondienst direkt, auch mit der Information, an welchen Tagen man anrufen darf, um den zu buchen, und wir haben eine Handnummer vom Busfahrer selber, dass wenn was wäre, dass wir die auch direkt anrufen können.“*
(Interview Praxis)

Besonderheiten flexibler Verkehrsangebote

Stärken

- „näher an den Kunden“
- weniger Einrichtungsaufwand
- leicht anzupassen
- günstigere und einfachere Fahrzeuge

Besondere Anforderungen

- Aufwand für Auftragsannahme und Tourenplanung
- begrenzte Barrierefreiheit
- weniger sichtbar
- erklärungsbedürftig

Hilfe bei Planung und Ausführung mit „S.Rufmobil“



Das Fahrzeug

- **Bürgerbus:** „linientauglicher“ Kleinbus nötig
- **sonst:** andere Lösungen möglich
- immer wichtig:
 - max. 3,5 t. zul. Gesamtgewicht
 - Einstiegshilfen
 - Platz zum Bewegen + für Gepäck
- weitere Infos im Bürgerbusleitfaden
(Vergleich Fahrzeugkonzepte, S.50 ff.)
- **E-Mobilität?**
Angebot je nach Einsatzzweck sehr begrenzt
(siehe Webseite und Broschüre „e-Bürgerbus“)



Finanzielles

Kosten

- Investitionen: Fahrzeug (+ Abschreibung)
- regelmäßige Kosten: Führerscheine, Versicherungsbeiträge, Wartung, Druck von Materialien
- laufende Kosten: Kraftstoff, Büromaterial u.ä.

Finanzierung

- Gemeinde(n)
- Stiftungen, Sponsoren und Spenden
- Werbepartner
- Förderung von Verwaltungskosten
- Fahrgeldeinnahmen und Erstattungen
- Fahrzeugförderung des Landes
- Steuerermäßigungen

nur für Verkehre mit Genehmigung nach PBefG!

Aus der Praxis...

- *„Und während der Einführungsphase ist er auch nicht so gut angenommen worden, erst nachdem man die Haltestelle und alles ausgebaut hat, die Qualität der Route besser wurde, ist er immer mehr angenommen worden.“
(Interview Kommune)*
- *„Gerade in der Anfangsphase denke ich mir muss man da von Verwaltungsseite doch noch mal ganz schön was reinhängen.“
(Interview Kommune)*

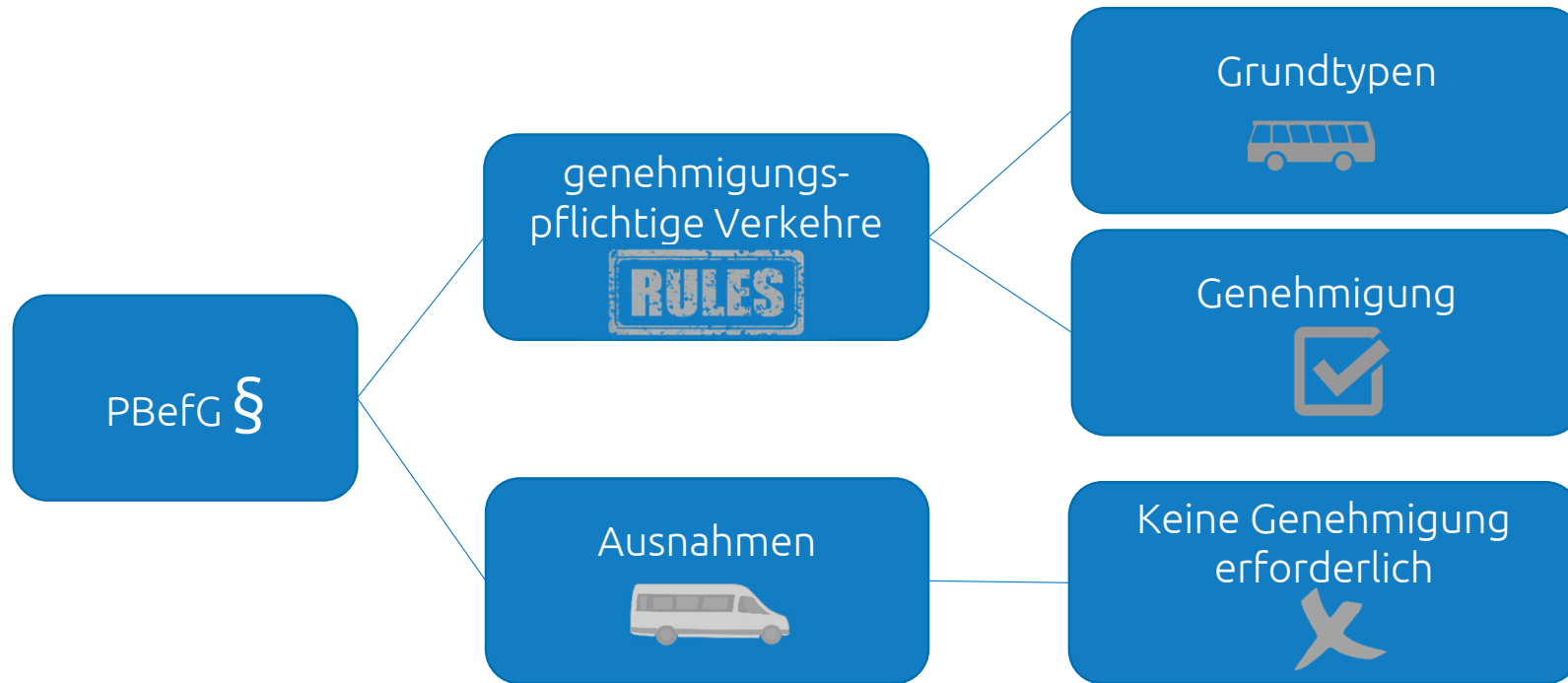
Rechtsrahmen: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)



DR. MARTIN SCHIEFELBUSCH MA MSC



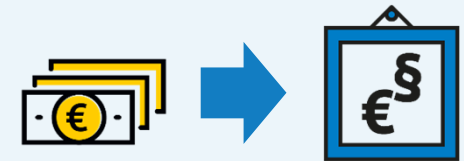
Logischer Aufbau des PBefG



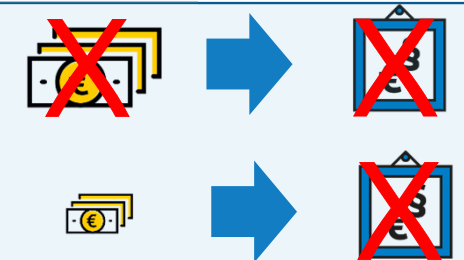
Wann besteht die Genehmigungspflicht?

§ 1 PBefG:

„(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen (...) mit Kraftfahrzeugen. (...)



(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt; (...)



Personenkraftwagen: Kfz mit nicht mehr als 9 Sitzplätzen (inkl. Fahrer)



Genehmigungspflicht oder nicht? Neue Rechtslage nach dem PBefG seit 2021



Entgelt $\leq 0,30$ € / km

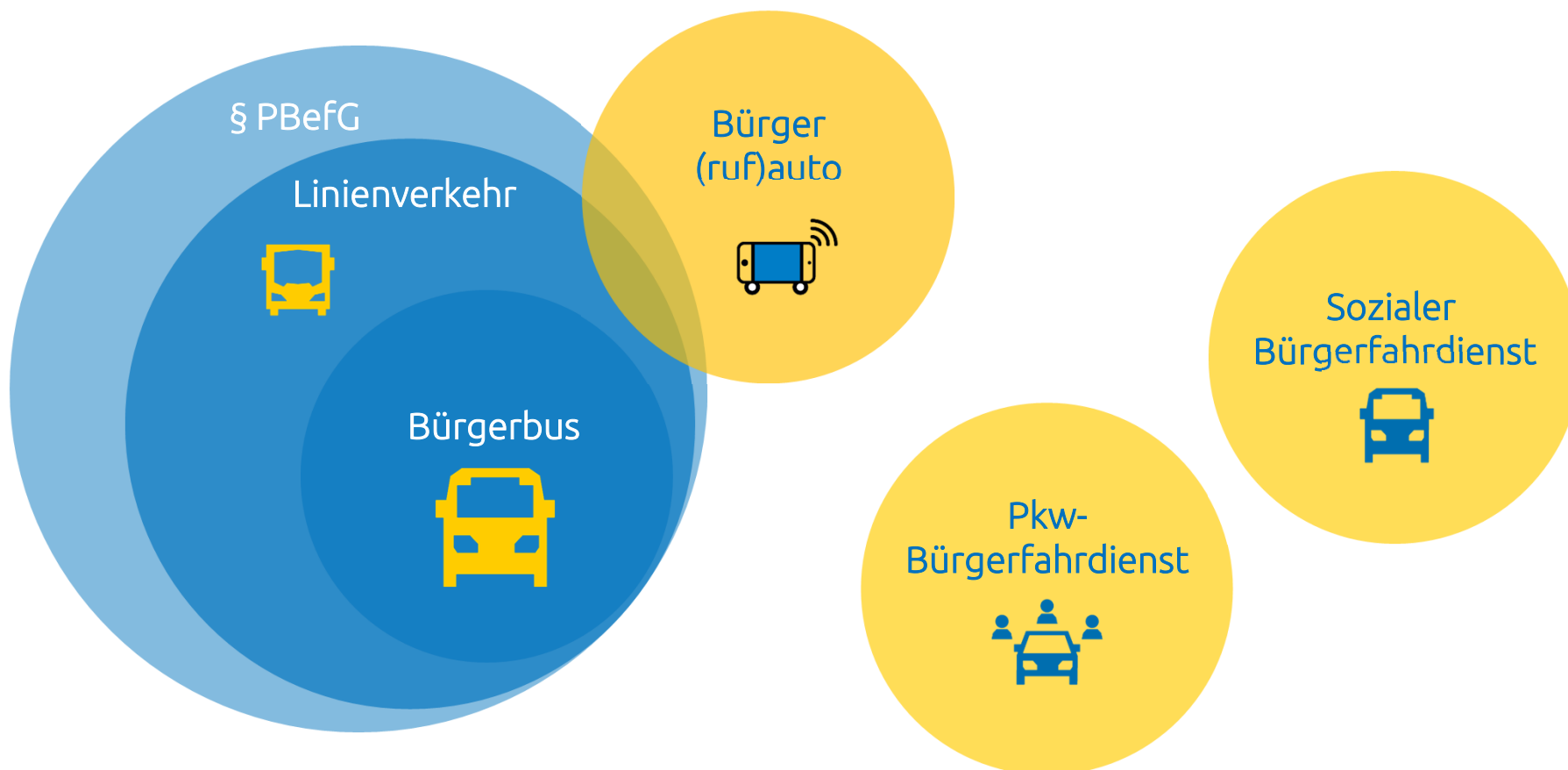


keine Überschreitung der
Betriebskostengrenze



KEINE
Genehmigungspflicht

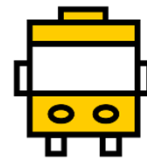
Welche Angebotsformen fallen unter das PBefG?



Fall 1: Verkehr „mit Genehmigung“

Angebotsform wählen ► meist „Linienverkehr“

- bestimmter Ausgangs- und Endpunkt
- regelmäßige Bedienung (Fahrplan)



Erforderliche Nachweise:

- Personenbeförderungsscheine
- Fachkundenachweis (Eignung, Zuverlässigkeit)
 - meist über Dritte abgedeckt



Pflichten

- Betriebs- und Beförderungspflicht
- Fahrplan- und Tarifpflicht



Fall 2: keine Genehmigung



Hohe Flexibilität



Kein Genehmigungsverfahren,
kein FzF



Keine bzw. geringe Fahrgeldeinnahmen

Zwischenfazit: Was sind die Hauptunterschiede?

	GENEHMIGUNG	<u>KEINE</u> GENEHMIGUNG
Betriebsform	Linienverkehr (fester Fahrplan oder flexibel)	Meist vollflexibel
Beförderungstarif	✓	✗
Unkostenbeitrag	✗	✓
Fahrzeugförderung für Bürgerbusse	✓	✗
Verwaltungskostenpauschale für Bürgerbusse	✓	✓ für Bügerrufautos
Steuerermäßigung	✓	✗
Abstimmung mit Verkehrsunternehmen	✓	nicht erforderlich, aber sinnvoll

Was jetzt?
Ihre nächsten Schritte



DR. MARTIN SCHIEFELBUSCH MA MSC



Typische Arbeitsschritte

- Interesse in Bürgerschaft sondieren, Engagierte finden
- Unterstützung durch die Kommune
– sehr hilfreich!
- Angebotskonzept entwickeln
- Gespräche mit Verkehrsunternehmen, Landkreisen, lokalen Akteuren
- Vereinsgründung
- Öffentlichkeitsarbeit, Suche nach Unterstützern und Mitwirkenden – eine Daueraufgabe!



Auseinandersetzung mit den örtlichen Gegebenheiten

- Demographie
- Raumstruktur
- ÖPNV-Angebot
- Zustandsanalyse: Ableitung zwischen IST- und SOLL-Zustand
 - Wo liegen Mängel?
 - Wie könnte unser Angebot diese Mängel schließen?
 - Zielkriterien definieren



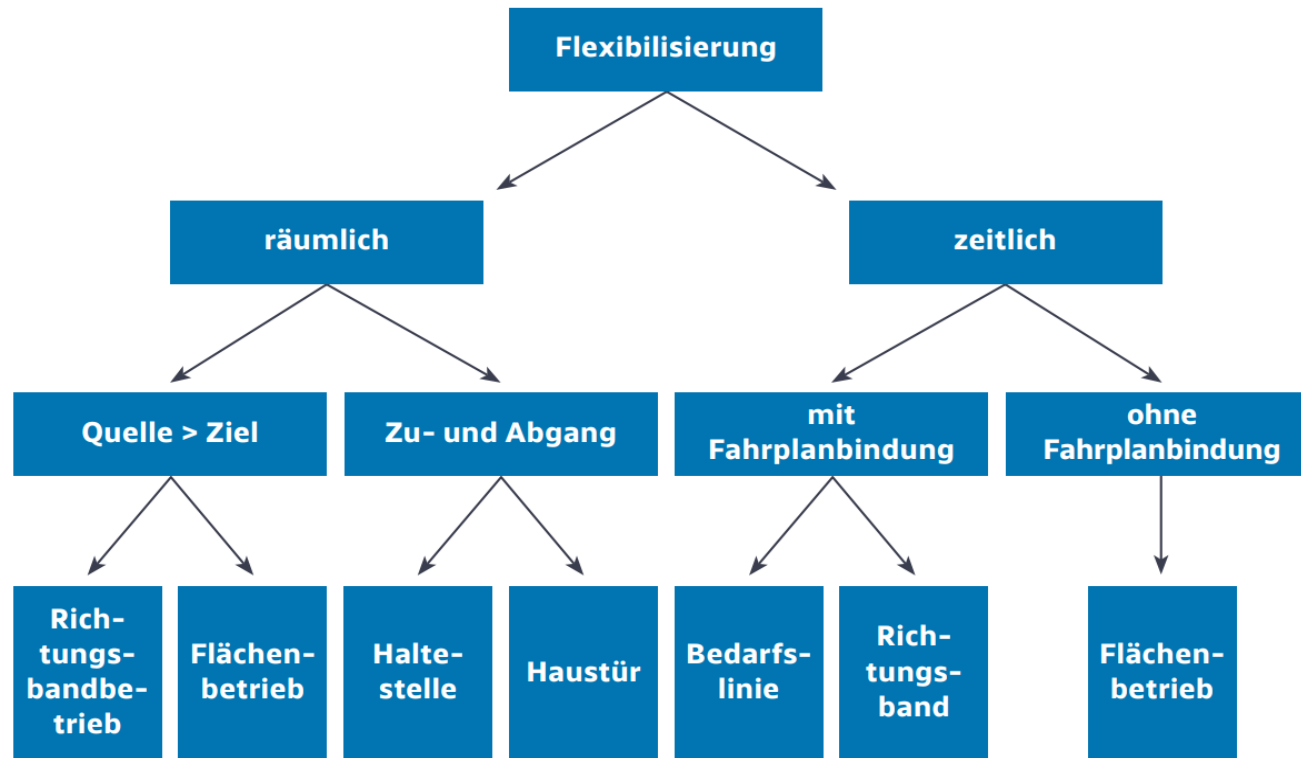
Aus der Praxis...

→ *„Das Erfolgsrezept ist, dass es was Persönliches ist.(...) Die Wertschätzung. Das ist das Erfolgsrezept. Und die Sinnhaftigkeit, dass es einfach einen Sinn hat, dass man jeden Tag weiß „die brauchen mich“. Deswegen bleiben die Ehrenamtlichen und die Menschen, die es nutzen, die sind einfach dankbar für dieses Projekt.“*

(Interview Kommune)



Wichtige Entscheidungen bei der Planung



✓ Linienbetrieb, teilflexibler oder vollflexibler Betrieb? (siehe links)

✓ öffentlicher oder „geschlossener“ Verkehr?

✓ im ÖPNV-Rahmen oder genehmigungsfrei?

PRAKTISCHE HILFEN

Unterstützungsmöglichkeiten

- Informationsangebote:
 - www.buergerbus-bw.de
 - Leitfaden „BürgerBusse in Fahrt bringen“
 - Webseite mit Frage-Antwort-Bereich
 - Workshops der Akademie ländlicher Raum
- Rat und Hilfe:
 - NVBW
 - Landesverband pro BürgerBus
 - bestehende Initiativen
 - Verkehrsunternehmen und Verwaltung



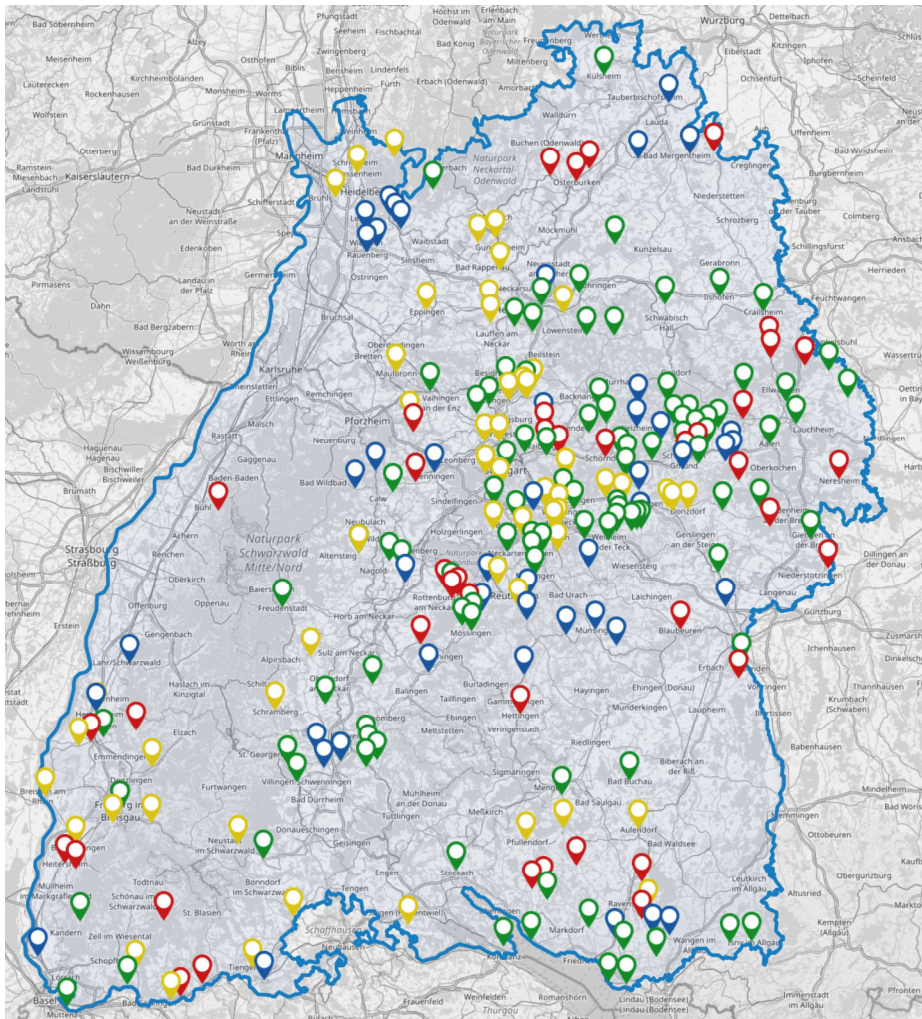
Ausgabe 2020 | 4. Auflage, teilaktualisiert 2025

**Stationen auf dem Weg
zum BürgerBus**

Aus der Praxis...

→ „*Das ist Gold wert*“
(Interview Fahrgäste)

Es funktioniert!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Dr. Martin Schiefelbusch

Martin.Schiefelbusch@nvbw.de

Tel: 0711 / 23 991 - 1117

Amra Adilović

Amra.Adilovic@nvbw.de

Tel: 0711 / 23 991 - 1266

