



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

Handbuch Bürgerbus

Stand: 24. Mai 2012



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Bevölkerung wird immer älter. Der Anteil der Älteren wächst, die Jüngeren zieht es immer näher an die Ballungsräume. Der demografische Wandel rückt immer stärker in die gesellschaftlich-politische Aufmerksamkeit. Es geht nicht mehr darum, diesen Wandel aufzuhalten, sondern vielmehr darum, ihn mit den bestmöglichen Anpassungsstrategien zu begleiten.

Mit dem Bürgerbushandbuch des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, das erstmals im Jahre 2005 erschien, ist ein wichtiger Grundstein gesetzt worden, den Lebensraum auf dem Land wieder attraktiver zu machen. Inzwischen gibt es neben dem Bürgerbus-Verein Gransee drei weitere im Land Brandenburg mit insgesamt über 60 bürgerschaftlich engagierten Fahrerinnen und Fahrern. Und alle haben sich im täglichen Einsatz als zuverlässige Partner im öffentlichen Personennahverkehr bewährt.

So haben die Bürger im Hohen Fläming bereits 2006 - ein Jahr nach der Gründung des Bürgerbusses Gransee - den Bürgerbus Hoher Fläming aus der Taufe gehoben, 2007 folgte mit dem Bürgerbus Brieselang der erste Ortslinienverkehr in der Nähe von Berlin und 2010 nahm der Bürgerbus Lieberose/Oberspreewald seine Tätigkeit auf.

Bürgerbusse fördern den Zusammenhalt zwischen den Menschen. Solidarität und Engagement für die eigene Region wird groß geschrieben. Mit vereinten Kräften ist es gelungen, auch im ländlichen Raum Beförderungskonzepte höchster Qualität umzusetzen.

Alle vier Bürgerbus-Vereine im Land Brandenburg leisten eine wichtige und zuverlässige Arbeit als Mobilitätsdienstleister – sie sorgen dafür, dass auch und gerade in den ländlichen Regionen öffentliche Mobilität angeboten werden kann. Der VBB unterstützte die Bürgerbus-Vereine von Beginn an in ihrer freiwilligen Arbeit, weil sie in Regionen, in denen ein traditioneller Linienverkehr nicht mehr sicher finanzierbar wäre, für öffentliche Mobilität sorgen.

Prognosen besagen, dass bis 2020 in Randgebieten des Landes Brandenburg die Bevölkerungszahl um 15 Prozent zurück gehen wird. Schon heute leben in einigen Gebieten nur 20 Menschen pro Quadratkilometer – nicht viel mehr als in Finnland. In derart

dünn besiedelten Regionen ist traditioneller Nahverkehr mit großen Linienbussen nicht mehr finanzierbar. Bürgerbusmodelle zeigen, dass der Wille der Bürger, selber etwas zur besseren Infrastruktur beizutragen, genutzt werden kann.

Unser Handbuch liegt nun in überarbeiteter Fassung vor, denn seit der ersten Auflage im Jahre 2005 hat sich vieles, nicht nur einige gesetzliche Rahmenbedingungen, geändert. Dem tragen wir hiermit Rechnung, denn der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wird auch für weitere Initiativen in dieser Richtung als Helfer zur Seite stehen.

Und wir bedanken uns ausdrücklich bei den vier Bürgerbus-Vereinen, die uns bei der Überarbeitung und Aktualisierung behilflich waren!

Wir wünschen Ihnen auf allen Wegen eine gute Fahrt!

Hans-Werner Franz

Geschäftsführer Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Inhalt

Vorwort	2
Soziale Netzwerke und Mobilität - Erfahrungsberichte	6
Der Bürgerbus-Gedanke	9
Ehrenamt und Motivation	10
Rahmenbedingungen	11
Merkmale und Funktionen	11
Rechtliche Rahmenbedingungen	12
Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Geschichtlicher Abriss	12
Pflichten des Betreibers - Inhalte des PBefG	12
Dienstplan - Fahrpersonalgesetz	14
Lenk- und Pausenzeiten - Fahrpersonalgesetz	15
Zuständigkeiten – Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-G)	16
Vereinsrecht	16
Haftung und Entschädigungen im Schadensfall	17
Geografische und demografische Rahmenbedingungen	17
Geografische Voraussetzungen	18
Kulturräumliche Voraussetzungen	18
Demographische Voraussetzungen - Bevölkerungsstruktur	19
Sonstige Rahmenbedingungen	19
Vorbereitung	20
Potenzialabschätzung	20
Nachfrage- und Bedarfsermittlung	20
Fahrerverfügbarkeit	21
Angebotskonzepte	21
Vorbereitungen in Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen	22
Linienführung, Fahrplan und Genehmigung	22
Haltestellen	23
Fahrerhandbuch	23
Sonstiges	23
Umsetzung	24
Busfahren im Verein	24
Formalitäten	25
Vereinstätigkeiten	25
Motivation im Bürgerbus-Verein	26
Eigene Konzession oder Subunternehmer / Kooperationen	28

Finanzen	30
Das Fahrzeug	32
Versicherungsschutz	34
Fahrerinnen und Fahrer	36
Abrechnungen und Statistiken	37
Unterstützung - Hier gibt es Hilfe	37
Landkreise	37
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)	38
Bürgerbus-Vereine	38
Marketing Tipps und Tricks	38
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	39
Internet	40
Fan-Artikel	40
Geschichtlicher Abriss des Bürgerbusses	41
Anhang	43
Ausgewählte Paragraphen und Absätze aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	43
Auszug aus der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr	48
Muster – Kooperationsvereinbarung, Fahrerhandbuch und Vereinssatzung	51
Kooperationsvereinbarung	51
Handbuch für Fahrerinnen und Fahrer von Bürgerbussen	56
Vereinssatzung	62
VBB-Tarif Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen	67
Geltungsbereich des VBB-Tarifes	67
Beförderungsbedingungen	67
Tarifbestimmungen	68
BahnCard-Anerkennung	70
Brandenburg-Berlin-Ticket	70
Mitnahme von Hunden	70
Vertrieb von Fahrausweisen	71
Unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten	71
Beförderungsbedingungen (Kurzfassung)	73
Ansprechpartner	74
Impressum	84

Soziale Netzwerke und Mobilität - Erfahrungsberichte

Nachdem im Jahre 2005 der Bürgerbus Gransee seine Erfolgsgeschichte startete, dauerte es nicht lange, bis andere Regionen nachzogen. Als erstes folgte 2006 der Bürgerbus Hoher Fläming, dann 2007 der Bürgerbus Brieselang. Im Jahr 2010 nahm dann als bisher letzter im Land Brandenburg der Bürgerbus Lieberose/Oberspreewald den Betrieb auf.

Hier trug sich gleich in der Startphase folgendes zu: Pünktlich biegt der Bürgerbus um die Ecke – hält vor einem wartenden älteren Herrn an der Haltestelle und der Fahrer fordert ihn zum Einsteigen auf. Doch was sagt der ältere Bürger: „Nee, mit Dir fahr´ ich nicht, ich warte auf den großen Bus“. Dass der nun nicht mehr kommt, da der Bürgerbus uneffektive Fahrten der Regionalen Verkehrsgesellschaft Spreewald übernommen hat, musste ihm erst klar gemacht werden. Doch seitdem fährt er gern und wirbt unermüdlich für den Bürgerbus. Und auch prominente Fahrer sind hier dabei. Ließ sich doch eine Landtagsabgeordnete der Region zur Bürgerbusfahrerin ausbilden – und das macht ihr so viel Spaß, dass sie nun regelmäßig hinter dem Lenkrad sitzt. Überhaupt ist der Spaßfaktor bei den vielen Bürgerbusfahrerinnen und -fahrern nicht zu unterschätzen - im Hohen Fläming fahren ganze Familien inzwischen Bürgerbus – Vater und Sohn oder Mann und Frau.

Und in Brieselang – dem einzigen Bürgerbus, der als Ortslinie verkehrt - konnte im Juni 2011 bereits der 25.000. Fahrgast begrüßt werden. Der 30. Juni 2011 sollte der Jubiläumstag sein (5 Jahre Bürgerbus), so etwas muss schließlich geplant werden. Pünktlich zur zweiten Tour um 9:30 Uhr konnte die Jubilarin, eine Stammkundin aus Brieselang, begrüßt werden. Sie wurde an der Haltestelle am Bahnhof vom Bürgermeister und den Vertretern des Bürgerbus-Vereins mit einem Blumenstrauß und einem Präsentkorb empfangen. Die Überraschung aber auch die Freude war groß. Für sie ist der Bürgerbus eine große Hilfe, denn so kommt sie schnell zum Bahnhof und in das Ortszentrum von Brieselang.

Auch aus dem Hohen Fläming ist Erstaunliches zu erfahren: Da der Bürgerbus Hoher Fläming am Wochenende als Rufbus zum Kunstwanderweg verkehrt, hat er bereits so manche Wanderfreunde vor Unbilden des Wetters retten können. Ein Anruf mindestens

eine Stunde vor Fahrtantritt genügt und wenig später steht der Kleinbus an der Haltstelle – und bringt die Wandermüden trocken und zufrieden zum nächsten Bahnhof.

In Gransee wird gern mal ein gemeinsames Liedchen geträllert und vor allem die Neuigkeiten aus der Nachbarschaft besprochen. Nun, da es hier seit Dezember 2011 einen neuen Bus, gefördert vom Amt Gransee und Gemeinden und der Stadt Zehdenick gibt, macht das Fahren noch einmal so viel Spaß. Es herrscht also durchaus eine familiäre Atmosphäre, wenn der Bus seine Runden dreht.

Allen vier Vereinen ist gemeinsam, dass sie aktiv von den Aufgabenträgern für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), ihren Landkreisen, unterstützt werden und dass es natürlich eine sehr enge Zusammenarbeit mit den kreiseigenen Nahverkehrsbetrieben gibt. Hier werden die Fahrpläne und Umlaufpläne „gestrickt“, die direkte Einsatzplanung nimmt der jeweilige Verein selbst vor.

Auch wenn die Fahrgastzahlen in den ländlichen Regionen nicht an den „normalen“ ÖPNV heran reichen – für die Bewohner in den dünn besiedelten Regionen ist dieses Nahverkehrsangebot eine Chance, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

Wie waren die Ausgangsbedingungen damals - 2005 In den neuen Bundesländern existierten bis dahin keine Bürgerbus-Vereine. Vorbilder gab es nur in den alten Bundesländern, wo Bürgerbusse seit den 50iger Jahren für die Mobilität im ländlichen Raum sorgen. Aber eine 1:1-Übertragung ist nicht möglich. Jede Region braucht ihr eigenes, den Umständen angepasstes Modell. Im Granseeer Einzugsbereich wohnen rund 8.000 Menschen, davon lebt der überwiegende Teil nicht in der Stadt, sondern auf dem Land. Die Geschäfte für den täglichen Bedarf, Ärzte, Behörden, Kultur- und Bildungseinrichtungen befinden sich meistens in der Stadt. Auch die Post, die Sparkasse und andere Banken sind in Gransee, nicht zu unterschätzen der zwei Mal wöchentlich stattfindende Markt.

Auch im Hohen Fläming heißt es, wenn es um Busverkehr geht, zumeist „Schülerverkehr“. Und wer von den Senioren möchte schon morgens um 7.00 Uhr in der Stadt sein, wenn der Arzttermin erst um 9:00 Uhr ist? Diese Fragen galt es auch in Lieberose/Oberspreewald zu beantworten, wo vor allem von Seiten der Amtsverwaltung auf das Problem des demografischen Wandels verwiesen wurde, denn auch die älteren Mitbür-

gerinnen und Mitbürger in der Region sollten über gute und ausreichende Mobilität verfügen.

Etwas anders war die Situation in Brieselang. Hier wurde ein Ortslinienverkehr benötigt, der auch durch die kleineren Straßen passt – das schafft der große Bus mitunter nicht. Hier war der Bürgerbus-Verein, der sehr stark durch die Gemeinde und ihren Bürgermeister unterstützt wurde, die Lösung.

In allen Bürgerbussen wird der VBB-Tarif angewendet. Gegenwärtig sind in den vier Bürgerbus-Vereinen weit über 60 Fahrerinnen und Fahrer im Einsatz, alle fahren gern und freuen sich über jeden Fahrgast. Auf die Frage nach dem „Warum“ für bürgerschaftliches Engagement antworten sie: „Ich will noch nicht zum alten Eisen gehören.“, „Auto fahren macht mir Spaß.“, „Ich will mich für meine Region stark machen.“ Sicher viele Argumente, die die Idee stützen und hoffentlich auch weiteren Bürgern Mut machen, sich in Bürgerbus-Vereinen zu engagieren.

Dank der Unterstützung des Landes Brandenburg und des ADAC Berlin-Brandenburg konnten im vergangenen Jahr mehr als 50 Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer an einem Fahrsicherheitstraining beim ADAC teilnehmen, um nun wie bisher auch immer sicher und zuverlässig unterwegs zu sein. Hinzu kommt, dass dies auch ein kleines (großes) Dankeschön an die bisher immer zuverlässigen Bürgerbusfahrer ist, denn Fahrten fallen hier genauso wenig aus wie im traditionellen Linienverkehr. Auch in den Schulferien wird der Bürgerbus-Betrieb aufrechterhalten.

Sicher wird das Bürgerbus-Modell nicht die Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs in Brandenburg darstellen, aber eine Ergänzung zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten ist es allemal. Mit vereinten Kräften ist es gelungen, auch im ländlichen Raum Beförderungskonzepte höchster Qualität umzusetzen.

In diesem Sinne ist es wünschenswert, bürgerschaftliches Engagement soweit wie möglich zu stärken.

Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) hat sich zum Ziel gesetzt, auch in dünn besiedelten Regionen des Landes Brandenburg mit dafür zu sorgen, dass es auch hier öffentliche Mobilität gibt. So wurde 2005 durch den VBB gemeinsam mit dem Landkreis Oberhavel, aber vor allem mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern in und

um Gransee die Idee geboren, den ersten Bürgerbus-Verein im Land Brandenburg umzusetzen. Die Idee wurde von den Akteuren vor Ort sehr gut angenommen und aktuell existieren vier Bürgerbus-Vereine im Land Brandenburg. Der VBB begleitet alle Projekte bis heute und möchte - aus der bisherigen Erfahrung heraus – den Gemeinden und Landkreisen des Landes Brandenburg mit diesem überarbeiteten Handbuch Unterstützung geben.

Der Bürgerbus-Gedanke

„Bürger fahren für Bürger“ lautet das Motto der Bürgerbus-Vereine. Folgender Gedanke steckt dahinter:

Bürgerschaftlich engagierte Fahrerinnen und Fahrer gründen einen eingetragenen Verein, der eine öffentliche Buslinie mit einem – im Land Brandenburg bisher aus öffentlichen Mitteln - finanzierten Kleinbus betreibt. Der Bürgerbus ist ein Projekt im Öffentlichen Personennahverkehr, das mit bürgerschaftlichem Engagement einen Mobilitätsbedarf deckt, wo ein regulärer Busbetrieb durch die öffentliche Hand nicht finanziert werden kann. Dabei stellt der Bürgerbus eine Ergänzung zum Mobilitätsangebot dar und bietet eine zusätzliche, neue Qualität für eine Region an, die sonst auf eine Busanbindung verzichten müsste.

Gleichzeitig ist der Bürgerbus Linienverkehr. Ziel des Bürgerbusses ist es, dem Mobilitätsbedürfnis von Menschen vor Ort Rechnung zu tragen. Dies können Bewohner eines abgelegenen Ortsteiles oder eines Seniorenwohnheimes sein, aber auch Schüler. Weil es sich immer um eine Zielgruppe handelt, die ein regelmäßiges Verkehrsbedürfnis hat, soll der Bürgerbus nicht Konkurrent des örtlichen Miet- und Taxigewerbes sein.

Um sich möglichst nahtlos in das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Brandenburg einzufügen sind Bürgerbus-Linien in die einheitliche Tarifstruktur des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) integriert. Unterschiedliche Tarife, beispielsweise beim Umsteigen auf ein anderes öffentliches Verkehrsmittel, werden somit vermieden. Der Bürgerbus wird für seine Kunden dadurch ein Zubringerdienst zu anderen Linienbussen und zum Bahnverkehr.

Eine entscheidende Voraussetzung für das dauerhafte Angebot eines Bürgerbusses ist das bürgerschaftliche Engagement der Fahrerinnen und Fahrer. Die klassische Einsatzmöglichkeit des Bürgerbusses sind die Zeiten, zu denen ein Mangel an Fahrangeboten herrscht, nämlich zwischen und nach den Schulbusfahrten morgens und mittags. Zur Zielgruppe gehören vor allem Rentnerinnen und Rentner, die das Angebot nutzen, um beispielsweise den täglichen Einkauf, den Termin beim Arzt oder den Gang zur Behörde zu unternehmen. Der Bürgerbus ist aber weit mehr als nur ein Projekt im Öffentlichen Personennahverkehr. Er stellt eine Möglichkeit dar, sich bürgerschaftlich für die Region zu engagieren. Der Bürgerbus-Verein kann den lokalen Zusammenhalt und den Gemeinsinn in der Bevölkerung fördern.

Ehrenamt und Motivation

Das Wichtigste bei der Umsetzung der Idee eines Bürgerbus-Vereins ist die Motivation der Mitglieder - der Bürgerbus lebt vom ehrenamtlichen Engagement der Fahrerinnen und Fahrer. Deshalb ist es wichtig, bei der Gründung eines Bürgerbusvereins die Ziele und Beweggründe der Mitglieder zu beachten, die häufig sehr unterschiedlich sind.

Dabei hilft es, die verschiedenen Ziele von Vereinen und die damit verbundenen unterschiedlichen Motivationen ihrer Mitglieder zu kennen:

- Karitative Ausrichtung – (zum Beispiel Alten- und Krankenpflege)
- Gefahrenabwehr – (zum Beispiel Seenotrettung, Freiwillige Feuerwehr)
- Gemeinschaftsnutzungsaspekt – (zum Beispiel Sportverein, Hort- und Kita-Vereine)
- (Fachlicher) Austausch mit Gleichgesinnten – (zum Beispiel Taubenzüchter, Angler)
- Geselligkeit, Gemeinschaft als Zweck – (zum Beispiel Skat-, Heimat-, Gesangsverein)
- Durchsetzen politischer oder wirtschaftlicher Ziele – (zum Beispiel Fördervereine)

Für einen Bürgerbus-Verein steht vor allem der karitative Zweck im Mittelpunkt, aber auch der Gemeinschaftszweck und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in der Region.

Die karitative Ausrichtung, das Bedürfnis Menschen mit öffentlicher Mobilität zu versorgen und ihnen damit zu mehr Lebensqualität zu verhelfen sowie das Bedürfnis der freiwilligen Mitarbeiter nach Gemeinschaft und gesellschaftlicher Anerkennung sind wichtig.

Ein aktives Vereinsleben sollte bei der Gründung eines Bürgerbus-Vereins eine erhebliche Rolle spielen. Auch damit wird die Motivation gestärkt.

Eine erfolgreiche Arbeit eines Bürgerbus-Vereins liegt also darin, zu wissen, worin die Motivation der bürgerschaftlich engagierten Fahrerinnen und Fahrer besteht, wie man die Mitglieder langfristig an den Verein bindet und wie ihnen Anerkennung für das Engagement zukommt. Das Land Brandenburg ehrt regelmäßig Bürgerinnen und Bürger, die sich ehrenamtlich betätigen auf vielfältige Art und Weise, um dieses Engagement für Brandenburg stärker in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken.

Auch der FreiwilligenPass des Landes Brandenburg ist zu einem festen Bestandteil der Kultur der Anerkennung für bürgerschaftliches Engagement geworden. Der FreiwilligenPass belegt und würdigt das ehrenamtliche Engagement und gibt Auskunft, welche Erfahrungen durch bestimmte Tätigkeiten erworben und welche Verantwortung übernommen wurde. Dieser Nachweis kann für den Berufseinstieg, das berufliche Fortkommen oder den Wiedereinstieg in das Berufsleben von Nutzen sein.

Der FreiwilligenPass wird von der Koordinierungsstelle für bürgerschaftliches Engagement in der Staatskanzlei ausgestellt und kann dort mit dem entsprechenden Formular beantragt werden. Weitere Einzelheiten sind unter www.freiwilligepass.brandenburg.de veröffentlicht.

Rahmenbedingungen

Merkmale und Funktionen

Bei der Einrichtung einer Bürgerbus-Linie ist eine Vielzahl von Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, die über den Erfolg des Projektes entscheiden. Einige dieser Rahmenbedingungen sind vom Standort unabhängig, andere sind von Ort zu Ort verschieden.

Zu den Rahmenbedingungen zählen auch die rechtlichen Vorgaben, die beachtet werden müssen. Die wichtigsten Gesetze, die sich auf den öffentlichen Personenverkehr beziehen, sind auf Bundes- oder sogar auf EU-Ebene verankert. Einige Vorschriften und Gesetze werden von den Ländern erlassen. Daher sind die rechtlichen Voraussetzungen in ganz Brandenburg einheitlich. Für Genehmigungen in ÖPNV-Fragen ist in Brandenburg das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) zuständig.

Ebenfalls unabhängig vom Standort ist das Vorhandensein einiger Erfolgsfaktoren, die in den „Sonstigen Rahmenbedingungen“ beschrieben werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Für die Einrichtung eines Bürgerbusses ist es notwendig, die wichtigsten rechtlichen Regelungen und deren Auswirkungen zu kennen. Die rechtlichen Regelungen für die Einrichtung eines Bürgerbusses beziehen sich zum Teil direkt auf Genehmigung und Durchführung von Personenbeförderung, zum Beispiel in Form des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) oder der Führerscheinverordnung. Zum Teil greifen sie eher indirekt ein, beispielsweise über das Versicherungs- oder Schadensersatzrecht.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Geschichtlicher Abriss

Da das PBefG in seiner Bedeutung für den ÖPNV alle anderen gesetzlichen Regelungen bei weitem übertrifft, wird hier seine Entstehung kurz angerissen: In seinen Grundlagen stammt das PBefG aus den Jahren 1934 und 1937. Mit ihm wurde die gewerbliche Personenbeförderung, die zuvor im Wesentlichen genehmigungsfrei war, einer staatlichen Koordinierung und Regelung unterworfen. Zum Teil gab es bereits vorher Regelungsmöglichkeiten bei der Festsetzung von örtlichen Beförderungsentgelten (Taxen) beziehungsweise durch Landesbehörden durch die Ortspolizei, seit 1919 auch überörtliche Linien betreffend. Mit der Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1949 wurde das Personenbeförderungsgesetz von 1934 unverändert übernommen. Urteile des Bundesverfassungs- und Bundesverwaltungsgerichtes stellten jedoch eine Unvereinbarkeit der Genehmigungsregelung in Paragraph 9 des damaligen Gesetzes mit dem neuen Grundgesetz (Artikel 12: Freiheit der Berufswahl) fest, so dass es schließlich zu einer Gesetzesänderung im Jahr 1961 kam. Außer einigen kleinen Anpassungen, vor allem im Zusammenhang mit der Bahnreform, blieb das PBefG seitdem unverändert. In weiten Teilen wird der ÖPNV auf bundesgesetzlicher Ebene, also durch Regelungen, die vor dem Zweiten Weltkrieg beschlossen wurden, bestimmt, während sich der gesellschaftliche Umgang mit Mobilität seit 1934 grundlegend gewandelt hat.

Pflichten des Betreibers - Inhalte des PBefG

Folgende für den Bürgerbus relevanten Aspekte werden durch das PBefG geregelt: Zunächst wird in Paragraph 1 definiert, was öffentliche Personenbeförderung bedeutet. Dem

PBefG unterliegt „sämtliche entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (O-Bussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden“ (§ 1 Absatz 1 PBefG). Ausgenommen sind Fahrgemeinschaften und Krankenwagenfahrten (§ 2 PBefG).

Bürgerbusse unterliegen demnach eindeutig dem Personenbeförderungsgesetz.

Das Gesetz unterscheidet Linienverkehre (§ 42 PBefG), die regelmäßig zu festgelegten Zeiten eine bestimmte Strecke mit Haltestellen bedienen. Von zentraler Bedeutung ist die Regelmäßigkeit des Angebots, die beim Bürgerbus ebenfalls gegeben ist.

Berufsverkehr, Schülerfahrten, Marktfahrten und Theaterzubringerfahrten sind ebenfalls regelmäßige Fahrten im Sinne des Gesetzes.

Deshalb handelt es sich bei Bürgerbussen um Linienverkehr. Das Personenbeförderungsgesetz sieht für Anbieter von Linienverkehr eine Linienkonzession vor, die wiederum an eine Reihe von Auflagen gekoppelt ist. Diese Auflagen sind für einen Bürgerbus-Verein nicht leicht zu erfüllen. Wir empfehlen deshalb unbedingt eine Kooperation mit dem örtlichen Konzessionsinhaber, der in der Regel das regionale Nahverkehrsunternehmen ist. Ein Alleingang ohne Absprache mit dem örtlichen Nahverkehrsbetrieb oder gar gegen dessen Willen ist erfahrungsgemäß nicht möglich. Das örtliche Busverkehrsunternehmen als Inhaber der Liniengenehmigungen die Verantwortung für die gesetzeskonforme Durchführung des Bürgerbus-Betriebs. In eine solche Verantwortung wird sich das Nahverkehrsunternehmen nur dann begeben, wenn es davon überzeugt ist, dass der Bürgerbus-Verein zuverlässig seinen Verpflichtungen nachkommt.

Im PBefG werden ausdrücklich vier Grundpflichten des Betreibers festgelegt:

- Betriebspflicht (§ 21 PBefG) Sie besagt, dass die genehmigte Linie auch angeboten werden muss. Es darf nicht vorkommen, dass auf einer genehmigten Linie keine Fahrten stattfinden, auch wenn wegen schlechter Witterung keine Nachfrage besteht, oder weil der eingeteilte Fahrer keine Lust hat.

- Beförderungspflicht (§ 22 PBefG) Jeder Fahrgast muss mitgenommen werden, der mitfahren möchte, sofern die Beförderungsbedingungen eingehalten werden und dies mit dem eingesetzten Fahrzeug möglich ist.
- Tarifpflicht (§ 39 PBefG) Die Tarifpflicht sagt aus, dass auch die Fahrtentgelte im Linienvkehr genehmigt werden und dem Fahrgast vor Antritt der Fahrt bekannt sein müssen. Fahrplanpflicht (§ 40 PBefG) Im Gesetz werden die grundlegenden Informationen, die im Fahrplan enthalten sein müssen, aufgezählt. Vor allem aber wird festgehalten, dass der Fahrplan ebenfalls genehmigungspflichtig ist und der Anbieter der Leistung sich auch an den genehmigten Fahrplan halten muss. Um diesen Pflichten nachzukommen, benötigt jeder Bürgerbus Verein eine ausreichende Zahl von zugelassenen Fahrerinnen und Fahrern, die gut organisiert und nachvollziehbar ihre ehrenamtliche Tätigkeit ausüben. Der Bürgerbus-Verein arbeitet mit dem Inhaber der Liniengenehmigung bzw. -konzession eng zusammen.

Dienstplan - Fahrpersonalgesetz

Das Fahrpersonalgesetz verlangt eine Fahrereinteilung nach einem Dienstplan. Dabei muss auch im Nachhinein feststellbar sein, wer an welchem Tag den Bus gefahren hat.

Wer kann als Fahrer eines Bürgerbusses eingesetzt werden und mit welchem Fahrzeug?

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) regelt (§6 FeV), mit welcher Führerscheinklasse ein Fahrzeugtyp gefahren werden darf. Mit einem Pkw-Führerschein der Klasse B können Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen und bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht gefahren werden. Bei schwereren Fahrzeugen oder einer größeren Anzahl von Fahrgastplätzen muss der Fahrer einen Busführerschein besitzen.

Da nur wenige Freiwillige einen Busführerschein besitzen, wohl aber die überwiegende Mehrheit über einen Pkw-Führerschein verfügt, sollte für den Bürgerbus-Betrieb ein Fahrzeug mit maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und nicht mehr als acht Fahrgastsitzen vorgesehen werden. Der Pkw-Führerschein allein reicht jedoch nicht aus, um öffentlich Personen befördern zu dürfen. Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) regelt in § 48 die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, diese gilt ausdrücklich auch für Fahrer von Linienvkehr im Sinne der §§ 42 und 43 des PBefG.

Voraussetzungen und Nachweise die ein Fahrer erbringen muss, um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung – auch Personenbeförderungsschein (P-Schein) genannt - zu erhalten:

- Mindestalter 21 Jahre
- Besitz der Fahrerlaubnis Klasse B seit wenigstens zwei Jahren. Die alten Pkw-Führerscheine der DDR und der BRD erlauben das Führen bis zu 7,5 Tonnen und die Mitnahme von bis zu acht Fahrgästen. Sie entsprechen der höheren Klasse C1.
- ein aktuelles polizeiliches Führungszeugnis
- Gutachten eines Verkehrsmediziners
- eine ärztliche Untersuchung (gemäß § 11 Absatz 9 FeV),
- ein Gutachten eines Augenarztes (gemäß § 12 Absatz 6 FeV),
- die Untersuchung der Leistungs- und Reaktionsfähigkeit (bei Dekra oder TÜV)
- Lichtbild
- Der alte Führerschein muss gegen einen EU-Führerschein eingetauscht werden.

Wenn diese Nachweise vollständig erbracht sind, wird der Führerschein zur Fahrgastbeförderung (P-Schein) ausgegeben. Dabei wird die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für eine Dauer von nicht mehr als fünf Jahren erteilt. Er wird auf Antrag des Inhabers jeweils bis zu fünf Jahren verlängert (§ 48 Absatz 5 FeV). Dabei müssen die ärztlichen und augenärztlichen Untersuchungen sowie der Reaktionstest wiederholt werden.

Lenk- und Pausenzeiten - Fahrpersonalgesetz

Direkte Aussagen zum Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen – und damit zum Betrieb eines Bürgerbusses – macht auch das Fahrpersonalgesetz (FPersG). Dieses nimmt unter anderem Bezug auf die Europäische Verordnung (EWG) 3820/85, in der Lenk- und Ruhezeiten angesprochen werden. Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen sind von dieser Regelung ausdrücklich ausgenommen. Allerdings sollte der Bürgerbus-Verein dennoch dafür Sorge tragen, dass die Fahrer eines Bürgerbusses sich an die Bestimmungen dieser Verordnung halten und ihren Fahrdienst nicht länger als vier Stunden am Stück ab-

leisten. Vor allem zur Sicherheit der Fahrgäste ist dies wichtig. Außerdem wird der Konzessionsträger dies ebenfalls verlangen.. Darüber hinaus regelt diese Verordnung sehr detailliert die Bestimmungen zu den täglichen und wöchentlichen Lenk- und Ruhezeiten. Für die Fahrerinnen und Fahrer des Bürgerbus-Vereins bedeutet dies, dass niemand, der bereits einen Arbeitstag hinter sich hat, ohne dazwischen liegende Ruhezeit als Fahrer eingesetzt werden darf. Auch hierfür ist durch eine geeignete und nachvollziehbare Fahrpersonalplanung zu sorgen.

Zuständigkeiten – Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-G)

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) regelt die rechtlichen Zuständigkeiten und damit auch die Grundlagen der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Im Juni 2004 wurde das Gesetz geändert: seit 1.1.2005 ist die Zuständigkeit für die Finanzierung des ÖPNV, ausgenommen Schienenverkehr, auf die Landkreise übertragen worden. Dies macht den Landkreis für den Bürgerbus-Verein zum Hauptansprechpartner in grundlegenden finanziellen Fragen. Neben dem örtlichen Nahverkehrsbetrieb ist der Landkreis der zweite wichtige Kooperationspartner des Bürgerbus-Vereins.

Zu den rechtlichen Grundlagen für den Betrieb und die Erlaubnis der Beförderung von Personen kommen noch zwei wichtige rechtliche Aspekte hinzu:

Vereinsrecht

Die rechtliche Grundlage des Bürgerbus-Vereins ist in den §§ 21 bis 79 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) geregelt. Der Verein sollte die rechtliche Form eines eingetragenen Vereins haben, um persönliche Risiken einzelner Mitglieder zu vermeiden. Diese Risiken sollten stattdessen über den Verein als juristische Person abgesichert werden. Das betrifft auch die Absicherung der Fahrer im Schadensfall. Einerseits ist es sinnvoll, dass der Verein für diesen Fall eine freiwillige Unfallversicherung abschließt, andererseits besteht die Möglichkeit zur Mitgliedschaft in einer Berufsgenossenschaft. Gemäß SGB VII sind Personen, die ehrenamtlich für Unternehmen des ÖPNV tätig sind, also auch Bürgerbus-Fahrer gesetzlich versichert. Hieraus ergibt sich der Zwang, dass diese Personen in der Berufsgenossenschaft versichert werden müssen.

Auch eine Haftpflichtversicherung sollte der Verein für die „aktiven“ Mitglieder (inkl. Vorstand) abgeschlossen haben. Des Weiteren ist zu prüfen, ob die Fahrer mit einem elektronischen Fahrschein-Verkaufsgerät ausgestattet sind. Hierbei ist eine Absicherung (elektr. Geräteversicherung) empfehlenswert.

Haftung und Entschädigungen im Schadensfall

Eine der ersten Fragen, die Anwärter als neue, freiwillig engagierte Fahrer im Bürgerbus-Verein in der Regel stellen, ist die nach der persönlichen Haftung in Schadensfällen. Seit mit dem 2. Schadenrechtsänderungsgesetz im August 2002 das neue Schadenersatzrecht in Kraft getreten ist, sind Mitfahrer sowohl bei Schadenersatz, als auch bei Schmerzensgeld grundsätzlich durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abgesichert. Die Haftung für Insassen wurde auf jede beförderte Person ausgedehnt, gleich ob privat mitgenommen oder geschäftlich, ob entgeltlich oder unentgeltlich. Darüber hinaus schließt § 8a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) auch die Vereinbarung eines Haftungsausschlusses im Fall einer entgeltlichen Beförderung ausdrücklich aus. Ferner sind die Fahrgäste im Linienverkehr auch über die Versicherung des Inhabers der Linienkonzession abgesichert. Nicht zuletzt ist der Verein selbst haftbar. Er hat seine Mitglieder außerdem von einer Haftung gegenüber Dritten freizustellen, wenn bei der Durchführung der satzungsgemäßen Aufgaben eine Schädigung aufgetreten ist und dem Mitglied weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist. (Vgl. Urteil des Bundesgerichtshofes vom 13. Dezember 2004, Az II ZR 17/03) Diese Freistellungspflicht besteht jedoch nicht unbeschränkt. Je nach den Umständen des Einzelfalles kann ein Teil der Verantwortung bei dem Vereinsmitglied verbleiben. Dabei kommt es unter anderem darauf an, in welchem Maße das Mitglied schuldig ist. Grundsätzlich ist zu empfehlen, dass jeder Bürgerbus-Verein eine Vereins-Haftpflichtversicherung abschließt. Mit dieser Versicherung sind alle Mitglieder gegen Haftpflichtschäden versichert.

Geografische und demografische Rahmenbedingungen

Da es das Ziel einer Buslinie ist, den Verkehrsbedarf durch Bündelung des Verkehrsstroms abzudecken und sich an der Nachfrage zu orientieren, spielen bei der Planung einer Buslinie mehr noch als die rechtlichen, die geografischen Rahmenbedingungen eine entscheidende Rolle. Für die individuelle Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr sieht das PBefG den Taxi- und Mietwagenverkehr vor. Ziel des Bürgerbus-

ses ist es, selbst in schwach besiedelten Gebieten eine Bündelung der Verkehrsnachfrage zu ermöglichen.

Dabei kommt es darauf an, die natur- und kulturräumlichen Faktoren sowie die gesellschaftlichen Voraussetzungen vor Ort bei der Planung zu berücksichtigen, abzuschätzen und daraus ein erfolgreiches Konzept zu erarbeiten.

Geografische Voraussetzungen

Unter den geografischen – oder auch naturräumlichen Voraussetzungen – sind die natürlichen örtlichen Voraussetzungen zusammengefasst. Damit sind natürliche Grenzen gemeint. Einige Siedlungen werden zum Beispiel durch Flüsse getrennt oder haben sich aufgrund der örtlichen Bedingungen auf eine bestimmte Art entwickelt. Bei diesen Voraussetzungen sind vor allem die geografische Lage der Siedlung und die Verkehrsbeziehung zu anderen Orten wichtig und muss bei der Planung berücksichtigt werden.

Kulturräumliche Voraussetzungen

Der Übergang zwischen naturräumlichen und kulturräumlichen Begrenzungsfaktoren ist fließend. Zu den kulturräumlichen Faktoren zählen auch die politischen Grenzen. In Bezug auf den öffentlichen Personenverkehr sind in Brandenburg bereits die Kreisgrenzen eine entscheidende Planungsgrenze für den Bürgerbus-Betrieb. Aufgrund der finanziellen Zuständigkeit der Landkreise ist ein Busverkehr, der die Kreisgrenzen überschreitet, schwierig. Meist haben die kulturräumlichen Faktoren jedoch weniger begrenzenden, sondern eher verbindenden Charakter, dazu gehören beispielsweise Brücken, Fähren, Tunnel, Straßen – oder Siedlungen.

Bei der Planung sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Größe der Orte im Plangebiet,
- Verteilung der Orte/Lage und Bezug,
- verkehrliche Verbindung der Orte.

Als besonders günstig haben sich zwei Formen von Bürgerbus-Angeboten erwiesen: Zum einen der Bürgerbus als innerörtlicher Zubringer. Andererseits als Anbindung außenliegender Gemeinden, Dörfer oder Gemeindeteilen an das regionale Zentrum.

Demographische Voraussetzungen - Bevölkerungsstruktur

Sehr eng verknüpft mit den kulturräumlichen Rahmenbedingungen sind die demographischen Voraussetzungen. Neben der Größe und räumlichen Lage der Siedlungen zueinander spielt die regionale Bevölkerungsdichte und -verteilung sowie deren Sozial- und Altersstruktur eine entscheidende Rolle. Dabei steht die Frage im Vordergrund „Wer kommt als Benutzer zu welcher Zeit für den Bürgerbus in Frage?“. Um dies zu beantworten, muss gefragt werden, wer die potenziellen Fahrgäste des Bürgerbusses sein werden und mit welcher Auslastung auf den jeweiligen Linien zu den verschiedenen Zeiten zu rechnen ist. Erfahrungen zeigen, dass die Einrichtung eines Bürgerbus-Vereins erst ab einer Ortsgröße von mindestens 5.000 Einwohnern realistisch ist. Bei kleineren Orten ist es schwierig, ausreichend freiwillige Fahrer zu motivieren. Dieser Richtwert ist allerdings nur ein grober Anhaltspunkt. Erfahrungsgemäß ist die Bereitschaft, sich bürgerschaftlich zu betätigen, stark abhängig vom lokalen sozialen Gefüge und besonders davon, welchen Stellenwert freiwilliges Engagement vor Ort hat. Diese Größen sind jedoch nur sehr schwer zu messen.

Sonstige Rahmenbedingungen

Mit den oben genannten Rahmenbedingungen sind die meisten Umsetzungs- und Erfolgsbedingungen zur Einrichtung eines Bürgerbusses abgedeckt. Es bleiben einige Faktoren, die sich als Vorhandensein von besonderen Glücksfällen darstellen. Herausragende Bedeutung für das Gelingen eines Bürgerbusses ist, dass sich im Ort, in dem der Bürgerbus eingerichtet werden soll, zwei bis drei Personen finden, die sich dem Projekt „mit ganzem Herzen verschreiben“. Ihr Engagement wird gebraucht, um den Bürgerbus in den ersten zwei bis drei Jahren aufzubauen, zu pflegen und zu etablieren. Damit verbunden ist ein erheblicher Arbeitsaufwand. Diese Personen sollten zudem möglichst aus der alteingesessenen Bevölkerung stammen, darüber hinaus im Ort bekannt und beliebt sein. Eine gute Vernetzung mit anderen Vereinen vor Ort hilft beim Aufbau eines Bürgerbusses sehr.

Notwendig ist es auch, dass das örtliche Nahverkehrsunternehmen die konzessionsrechtliche Verantwortung zu übernimmt. Der Geschäftsführer des Unternehmens muss deshalb für den Einsatz von alternativen Angebotsformen offen sein. In demselben Kapitel wurde auch auf die Finanzierungsebene Landkreis hingewiesen. Die Kreisverwaltung

sollte bereit sein, einen Bürgerbus-Betrieb mit zu finanzieren. Alternativ ist die Finanzierung durch die jeweilige Kommune anzustreben.

Nicht zuletzt sollte es eine Reihe von Persönlichkeiten aus der Region geben, die durch ihre Mitgliedschaft im Bürgerbus-Verein dessen Bedeutung unterstreichen, so dass bei Aufnahme des Fahrbetriebs davon ausgegangen werden kann, dass der Bürgerbus-Verein über mindestens 15 bis 20 hoch motivierte und amtlich bestätigte Fahrer verfügt.

Vorbereitung

Potenzialabschätzung

Ein wichtiger Bestandteil der Planungen in der Anfangsphase eines Bürgerbusses ist die Potenzialabschätzung. Auch wenn in der Regel die Initiative zu einem Bürgerbus von Personen vor Ort ausgeht, die fundierte Kenntnis von der Region haben und die in der Lage sind, die zu erwartende Nachfrage aus ihren alltäglichen Erfahrungen abzuleiten. Eine zusätzliche objektive Betrachtung dieses Wissens ist dennoch sinnvoll. Die Bestätigung dieses Wissens durch die Potenzialabschätzung dient der Absicherung und als Argumentationshilfe gegenüber den Nahverkehrsbetrieben und dem Landkreis.

Nachfrage- und Bedarfsermittlung

Ausgehend von den vorhandenen geographischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen wird hierbei in einem ersten Schritt der Mobilitätsbedarf, der im Einzugsbereich einer denkbaren Bürgerbus-Route wohnenden Menschen ermittelt. Im Vordergrund stehen dabei die Bestimmung der möglichen Zielgruppen für den Bürgerbus, deren Reisezwecke und -ziele sowie die Zeitfenster der zu erwartenden Nachfrage. Folgende Fragen können dabei helfen:

- Welche Personengruppen kommen als Fahrgäste in Frage?
- Was ist deren bevorzugter Reisezweck und damit auch Ziel der Fahrt?
- Wann möchten sie den Bus nutzen?

Klassischerweise binden Bürgerbusse außen liegende Gemeindeteile oder umliegende Dörfer an ein lokales oder regionales Zentrum an. Der Kernbereich des Bürgerbus-Gebietes sollte also über eine deutlich zentrale Lage die Umlandgemeinden verbinden und damit einen attraktiven Anziehungspunkt in der Region bilden. Es muss festgestellt

werden, wo im Randbereich einer solchen Stadt mit zentralen Funktionen Nachfrage besteht, die bislang nicht oder nur unzureichend bedient wird. Dabei sollen bestehende ÖPNV-Angebote in die Überlegung mit einbezogen werden. Oft kann durch eine Zubringerfunktion zu bestehenden Angeboten die Nachfrage gebündelt werden. Je besser sich die zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse bündeln lassen, umso sinnvoller ist die Einrichtung einer Bürgerbus-Linie. Denn der klassische Bürgerbus ist weder Konkurrenz für Taxi- und Mietwagenverkehre, noch Ersatz für bereits bestehende ÖPNV-Linien. Mit den ortansässigen Taxiunternehmen sollte vor Einführung einer Bürgerbuslinie gesprochen werden.

Wenn die Nachfrageabschätzung zu dem Ergebnis kommt, dass die Möglichkeit besteht, eine Bürgerbus-Linie einzurichten und zu führen, dann sollte die Nachfrageabschätzung verfeinert und mit weiterem Datenmaterial unterlegt werden. Der nächste Schritt wird die Potenzialanalyse sein. Bei Bedarf kann zusätzlich eine eigene kleine Repräsentativumfrage durchgeführt werden.

Fahrerverfügbarkeit

Im Gegensatz zu regulärem Nahverkehr mit angestellten Busfahrern reicht an dieser Stelle die reine Nachfrageanalyse als Planungsgrundlage nicht aus, da beim Bürgerbus freiwillige Fahrerinnen und Fahrer zum Einsatz kommen. Sie können und sollen nicht verpflichtet werden. Das Angebot eines Bürgerbusses muss sich also auch danach richten, zu welchen Zeiten genügend Fahrer zur Verfügung stehen. Erfahrungsgemäß ist es am sinnvollsten, die Fahrten für den späten Vormittag und den Nachmittag vorzusehen. Zu dieser Zeit sind viele Personen bereit, freiwillig zu fahren. Schwieriger ist es hingegen, freiwillige Fahrer für Pendlerzubringer am frühen Morgen oder Sammelfahrten in der Nacht zu motivieren. Allerdings gibt es bei einigen Bürgerbus-Vereinen auch in tageseitlichen Randlagen zielgruppenspezifische Fahrten.

Angebotskonzepte

Aus der Nachfrageabschätzung und nach Berücksichtigung der Fahrerverfügbarkeit ergibt sich die Grundlage für ein Angebotskonzept. Die mit Abstand wichtigste und größte Zielgruppe deutscher Bürgerbusse sind Senioren und vor allem Seniorinnen. Alle demographischen Trends besagen, dass diese Entwicklung in der Bundesrepublik weiterhin zunehmen wird. Allerdings wird innerhalb der Gruppe der Senioren der Anteil von

Inhabern einer Fahrerlaubnis ebenfalls wachsen. Dies wird auch dazu führen, dass es mehr potenzielle Bürgerbusfahrer geben wird, da sich diese zum großen Teil aus der Gruppe der jungen Rentner und Vorruheständler bilden. Unter Berücksichtigung sich weiter verteuernder Kraftstoffe und unter der Annahme, dass die Inhaber von Führerscheinen ihr Kraftfahrzeug aus gesundheitlichen Gründen irgendwann abgeben müssen, kann man davon ausgehen, dass der Bedarf an Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs für die Gruppe der Senioren steigen wird.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Fahrer Verfügbarkeit haben sich die Fahrten am Vormittag und am Nachmittag entwickelt. Der Schülerverkehr wird im Rahmen des PBefG finanziell gefördert und stellt in Brandenburg als integrierter Schülerverkehr zu meist das Basisangebot des örtlichen Nahverkehrsbetriebs dar. Integrierter Schülerverkehr bedeutet, dass Schüler in der Regel mit öffentlichen Buslinien zur Schule gefahren werden und nicht mit Schulbussen. Das hat zur Folge, dass es in Brandenburg eine Vielzahl von Buslinien gibt, deren Fahrzeiten sich auf die Zeit vor Schulbeginn und unmittelbar nach Schulende beschränken. Dadurch entstehen Angebotslücken zwischen und nach den klassischen Schülerverkehrsfahrten am frühen Morgen und gegen Mittag.

Vorbereitungen in Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen

Linienführung, Fahrplan und Genehmigung

Nachdem der Bürgerbus-Verein ein Angebotskonzept entwickelt hat, werden erste Linienvorschläge erarbeitet. Diese werden dann mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen abgestimmt. Die geplante Linie muss dabei nicht zwangsläufig die klassische ein-dimensionale Form – hin und zurück – haben. So wurde beispielsweise in Gransee die für Bürgerbusse nicht ungewöhnliche Form der Ringlinie gewählt. Ein wichtiger Punkt dabei ist allerdings, die Dauer einer Fahrt auf maximal eine Stunde zu begrenzen, was einer Strecke von etwa 40 Kilometern entspricht. Müssen weitere Ortschaften angebunden werden, so ist eine zweite Strecke in Betracht zu ziehen. Ferner sollte man bei der Linienplanung darauf achten, möglichst auf die Infrastruktur bestehender Buslinien zurückzugreifen, um die notwendigen zusätzlichen Kosten, beispielsweise für Haltestellenschilder, so gering wie möglich zu halten. Auch aus diesem Grund bietet es sich gerade in Brandenburg mit seinen vielen Schülerverkehrslinien an, einen Bürgerbus in Zeitlücken auf bestehenden Linien oder Teillinien zu integrieren. Ein weiterer Vorteil liegt darin,

dass diese Linien bereits vom LBV genehmigt sind und daher eine Zustimmung der Bürgerbus-Linie wesentlich vereinfacht. Außerdem sind diese Linien auch in der Bevölkerung bereits bekannt. Nach Abstimmung mit dem Landkreis und dem Konzessionsinhaber muss dieser die Bürgerbus-Linie einschließlich des vorgesehenen Fahrplans beim LBV beantragen. Für die Genehmigung muss mit einer Frist von mindestens sechs bis acht Wochen gerechnet werden. Je nach Sachlage ist es eventuell möglich, zunächst eine vorläufige Genehmigung zu erhalten.

Haltestellen

Ist es nicht überall möglich, auf bereits bestehende Haltestellen zurückzugreifen, müssen in diesem Fall neue errichtet werden. Auch das erfolgt in enger Abstimmung mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen. Dabei sind im Vorfeld folgende Fragen zu klären:

- Wer finanziert die zusätzlichen Haltestellen?
- Wo werden sich die neuen Haltestellen befinden?
- Wie werden die neuen Haltestellen ausgestattet sein?

Fahrerhandbuch

Ebenfalls in Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen erfolgt die Abstimmung über die Einzelheiten der Fahrereinweisung und die Inhalte des Fahrerhandbuchs, das die Anweisungen in schriftlicher Form bündelt. Das Muster eines Fahrerhandbuchs befindet sich im Anhang.

Sonstiges

Wenn alle diese Hürden genommen sind, steht auch der betriebsplanerischen Seite der Inbetriebnahme nichts mehr im Weg. Dennoch werden der Vollständigkeit wegen abschließend noch ein paar Punkte genannt, die der Bürgerbus-Verein vor Antritt der Fahrt erledigen sollte:

- Der diensthabende Busfahrer sollte immer über genügend Wechselgeld verfügen.
- Um in unerwarteten Momenten, bei Unfall oder Rückfragen, telefonieren zu können, muss der Fahrer ein Diensthandy besitzen.

- Es ist notwendig, ein Fahrtenbuch zu führen. Darin werden nicht nur die Fahrten und Fahrer, sondern auch Störungen, Vorkommnisse und Bemerkungen eingetragen. Das Fahrtenbuch wird gegenüber dem Finanzamt als Nachweis für die Befreiung von der Kfz-Steuer benötigt.
- Eine Tariftabelle für die gängigsten Strecken erleichtert den Fahrern den Verkauf der Fahrscheine erheblich.
- Um die Entwicklung der Nachfrage nachvollziehen zu können, ist es sehr ratsam, bereits von Anfang an Daten für statistische Zwecke zu erheben. Neben der Anzahl beförderter Personen und deren Fahrscheintyp interessieren hierbei besonders Ein- und Ausstiegsort.

Nicht zuletzt sollte der diensthabende Fahrer selbstverständlich über aktuelle Baustellen und Umleitungen auf der Strecke informiert sein.

Umsetzung

Aspekte und Aufgaben

Busfahren im Verein

Von großer Bedeutung für den Betrieb eines Bürgerbusses ist der Bürgerbus-Verein. Wie im Kapitel „Rechtliche Rahmenbedingungen“ bereits dargestellt, hat die Vereinsform vor allem den Vorteil, das einzelne Mitglied vor persönlicher Haftung zu schützen. Und genau wie die Freiwillige Feuerwehr auf die Vereinsform zurückgreift, so gehört auch der Bürgerbus-Verein zum Bürgerbus. Darüber hinaus ist es in vielen Bürgerbus-Vereinen gerade das Vereinsleben, das die Fahrer motiviert. Als Beispiel könnte hier die Variante des Bürgerbus Brieselang genannt werden. Hier treffen sich die Fahrer einmal im Monat, um Informationen zu erhalten und Fragen zu stellen, die ihnen im täglichen Fahrbetrieb begegnen. Ferner wird einmal im Jahr ein Sommerfest veranstaltet, wo auch die Ehe- und Lebenspartner mit eingeladen werden. Am Weihnachtsessen nehmen jedoch nur die Fahrerinnen und Fahrer teil.

Formalitäten

Die rechtliche Basis für einen Verein liefert das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB), §§ 21 bis 79. Daneben gibt es eine ganze Reihe von Büchern, in denen zum Teil sehr detailliert geschildert wird, wie ein Verein gegründet und eingetragen wird und was man dabei beachten muss. Die Anschaffung eines solchen Ratgebers zur Vereinsgründung wird ausdrücklich empfohlen und dieses Handbuch beschränkt sich an dieser Stelle auf einige wenige Aspekte.

Eine Mustersatzung für die Gründung eines Bürgerbus-Vereins befindet sich im Anhang. Da nicht eingetragene Vereine nicht rechtsfähig sind, sollten Bürgerbus-Vereine die Form des eingetragenen Vereins (e.V.) wählen. **Bürgerbusvereine sind nicht gemeinnützig. Es wird nach Erörterung auf Bundesebene einheitlich davon ausgegangen, dass Einrichtungen, deren Zweck die Durchführung von Personennahverkehr im ländlichen Raum ist, keine Steuerbegünstigung in Anspruch nehmen können. Das Anbieten von Beförderungsleistungen ist kein gemeinnütziger Zweck i.S.v. § 52 Abs. 2 AO.** Es dient in erster Linie eigenwirtschaftlichen Zwecken und steht im Wettbewerb zu nicht begünstigten Betrieben.

Vereinstätigkeiten

Jeder Bürgerbus-Verein ist in seiner Struktur hinsichtlich der Aufgabenverteilung zwischen Nahverkehrsunternehmen und Verein sowie seiner Mitglieder einzigartig. Es ist daher nicht möglich, eine allgemeingültige Liste von Aufgaben zu erstellen. Die folgende Liste kann daher nur als Anhaltspunkt dienen:

- „Nachwuchsförderung“ und Fahrerwerbung
- Personalverwaltung/Fahrerkartei/Mitgliedsliste mit Funktionen
- Kommunikation mit dem Verkehrsunternehmen
- Fahrertreffen, Fahrerbetreuung, gemeinsame Veranstaltungen
- Fahrtenkoordination und Gewährleistung des Betriebs
- Eventuell Fahrzeugwartung, -Pflege und -Instandsetzung.
- Weiterentwicklung des lokalen Bürgerbus-Konzeptes/eventuell Ausweitung des Angebots

- Vernetzung mit anderen Bürgerbus-Vereinen/Erfahrungsaustausch
- Nach Möglichkeit Angliederung an ortsansässige (gemeinnützige) Vereine mit bestehender Fahrzeugflotte, beispielsweise DRK oder freiwillige Feuerwehr.

Motivation im Bürgerbus-Verein

Im Gegensatz zu regulärem Linienverkehr, in dem ein angestellter Busfahrer gegen Entlohnung seine Arbeitskraft zur Verfügung stellt, arbeiten die Fahrerinnen und Fahrer eines Bürgerbusses auf freiwilliger und unentgeltlicher Basis. Auf diese völlig anders gelagerte Motivation muss entsprechend eingegangen werden. Deshalb sind bei der Planung auch die Motive der freiwilligen Fahrer des Bürgerbus-Vereins zu berücksichtigen. Werden diese Motive außer Acht gelassen, kann es sehr schnell passieren, dass die freiwilligen Fahrer keine Lust mehr haben und ihre Mitarbeit im Verein beenden.

Wie bereits dargestellt, gibt es eine ganze Reihe unterschiedlicher Beweggründe, sich bürgerschaftlich zu engagieren. Das gilt nicht nur für Vereine mit verschiedenen Vereinszielen. Auch von Bürgerbus-Verein zu Bürgerbus-Verein lassen sich Unterschiede feststellen. In Nordrhein-Westfalen, wo die meisten Bürgerbus-Vereine Deutschlands angesiedelt sind, existieren zwei verschiedene Modelle zur Einrichtung von derartigen Vereinen. Die Andersartigkeit dieser zwei Vereinstypen wirkt sich aber nicht nur auf die wirtschaftliche Eigenständigkeit des Vereins aus, sondern ist auch Grundlage für unterschiedliche Motivationstypen.

In den wirtschaftlich eigenständigen Vereinen, die dem Motto „Wir sind der Bürgerbus, wir sind stolz darauf, dieses Projekt eigenständig auf die Beine gestellt zu haben und wir haben bis heute nur schwarze Zahlen gefahren“ folgen, steht eher das Motiv im Vordergrund, mit dem Angebot einer Mobilitätsdienstleistung die Lebensqualität vor Ort zu verbessern. Diese so genannte „primäre Motivation“ funktioniert aber nur, wenn das Bürgerbus-Angebot nachgefragt wird. Ist dies nicht der Fall, verlieren die Mitglieder des Bürgerbus-Vereins unweigerlich ihre Motivation.

Im wirtschaftlich an das örtliche Nahverkehrsunternehmen angegliederten Bürgerbus-Verein, ist der Verein hauptsächlich für die Werbung und Einsatzplanung der Fahrer zuständig. Die Identifikation mit dem Bürgerbus ist nicht ganz so stark ausgeprägt und die Motivation der einzelnen Vereinsmitglieder ergibt sich zu einem großen Teil aus dem

Vereinsleben. Diese „sekundäre Motivation“ ist sehr viel weniger anfällig für Motivationsverluste – so lange nur das Vereinsleben stimmt.

Natürlich vermischen sich in der Praxis diese zwei Motivationstypen. Darüber hinaus gibt es auch noch eine Reihe weiterer Gründe, sich für einen Bürgerbus-Verein zu engagieren. Wichtig ist es, die zukünftigen Bürgerbus-Fahrer zu motivieren im Bürgerbus-Verein aktiv zu sein. Zu den Aufgaben des Vereinsvorstandes gehört es daher, sich regelmäßig um positive Berichterstattung in der Lokalpresse und andere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu bemühen, um das Image des Vereins und damit auch das seiner Mitglieder zu verbessern. Schädlich für das Image des Bürgerbus-Vereins ist dagegen, wenn bereits bestehende Buslinien zugunsten von Bürgerbus-Linien gestrichen werden. Wenn in der Öffentlichkeit der Eindruck entsteht, der Bürgerbus-Verein trage mit zum Abbau kommunaler Leistungen und damit eventuell auch zum Abbau von Arbeitsplätzen bei. Das Angebot eines Bürgerbus-Vereins sollte also grundsätzlich ein zusätzliches Angebot sein – eine Leistung, die es ohne den Bürgerbus nicht geben würde - eine Verbesserung der Lebensqualität in der Region.

Immer wieder wird auch die Frage gestellt, ob es nicht denkbar sei, Arbeitskräfte aus dem Hartz-IV-Programm, so genannte Ein-Euro-Kräfte, als Fahrer für den Bürgerbus-Verein zu nutzen.

Dagegen spricht eine Reihe von Gründen:

Ein-Euro-Kräfte können nur eine begrenzte Zeit eingesetzt werden, in der Regel sechs Monate. Die wöchentlichen Arbeitszeiten liegen zwischen 20 und 30 Stunden. Durch den Einsatz von Ein-Euro-Kräften würde es zwei Klassen von Bürgerbus-Fahrern im Verein geben. Die bürgerschaftlich engagierten und die über das Sozialamt finanzierten, was sicherlich nicht förderlich für eine harmonische Gemeinschaft ist. Die Arbeitsagentur erhält außerdem über eine solche Einbindung Zugriff auf Personalangelegenheiten des Bürgerbus-Vereins mit der Folge, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Bürgerbus-Verein „zwangsrekrutiertes“ Personal bekommt, dessen Motivation einem guten Bürgerbus-Service nicht dienlich ist. Nicht zuletzt hängt es ganz entscheidend davon ab, welche Aufgabenverteilung zwischen dem Bürgerbus-Verein und dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen ausgehandelt wird.

Eigene Konzession oder Subunternehmer / Kooperationen

Theoretisch besteht die Möglichkeit, dass der Bürgerbus-Verein eine eigene Konzession nach PBefG beantragt. Um als eigenständiges Busunternehmen fahren zu dürfen, müssen allerdings eine Reihe nicht einfach zu erbringenden Voraussetzungen erfüllt sein. Wichtigste Voraussetzung ist, dass ein Vorstandsmitglied über die Sach- und Fachkundeprüfung für Straßenpersonenkraftverkehr verfügt. Diese Prüfung wird von der Industrie und Handelskammer angeboten und erfordert die Teilnahme an einer Lehrveranstaltung, die ca. 60 Stunden umfasst und etwa 500,- Euro kostet. Darüber hinaus wird dann der Bürgerbus als eigenständiges Busunternehmen in die Struktur der Brandenburger Verkehrsunternehmen und damit auch in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als eigenständiges Mitglied im Beirat der Verkehrsunternehmen eingebunden. Dies bedeutet für den Bürgerbus-Verein einen erheblichen Mehraufwand: Unter anderem müssten monatlich die Einnahmen an den Verkehrsverbund gemeldet werden. Eine solche Entscheidung hat nicht zuletzt auch versicherungsrechtliche Folgen.

Die Tatsache, dass die meisten Bürgerbus-Vereine in Deutschland in Kooperation oder als Subunternehmer des örtlichen Verkehrsunternehmens fahren, zeigt, dass diese Variante sinnvoll ist.

Dies bedeutet jedoch wiederum, dass das örtliche Nahverkehrsunternehmen davon überzeugt werden muss, einen Bürgerbus zu unterstützen und die konzessionsrechtliche Verantwortung¹ zu übernehmen.

Dabei sind drei wichtige Aspekte zu berücksichtigen:

1. Da das Angebot des Bürgerbusses eine Extraleistung oder gelegentlich die einzige Leistung im Nahverkehr ist, die zusätzliche Qualität in der Region schaffen und über die festgelegten Aufgaben des Nahverkehrsunternehmens hinausgehen soll, sollte die Finanzierung nicht aus dem Budget des Nahverkehrsunternehmens stammen. Eine Bezahlung oder Finanzierung durch das Nahverkehrsunternehmen ist zwar aufgrund des Kooperationsvertrags sinnvoll, allerdings muss dieser Betrag dem

1

Siehe Kapitel „rechtliche Rahmenbedingungen“

Nahverkehrsunternehmen seitens des Landkreises zur Verfügung gestellt werden. Das Nahverkehrsunternehmen wird diesen Betrag dann lediglich weiterreichen. Dies wiederum bedeutet, dass im Vorfeld einer Verhandlung mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen die Finanzierungsfrage mit dem Landkreis abgestimmt werden muss.

2. Das Nahverkehrsunternehmen, mit dem in einer späteren Phase Fahrstrecke und -pläne abgestimmt werden müssen, ist sicherlich daran interessiert, bereits in der Vorplanungsphase anhand einer Potenzialanalyse die Erfolgchancen eines Bürgerbusses einschätzen zu können.
3. Da das Nahverkehrsunternehmen im Rahmen der lizenzrechtlichen Verantwortung auch für die Einhaltung der Pflichten im öffentlichen Personenverkehr zuständig ist, wird es sich nur überzeugen lassen, wenn ein durchgehender Bürgerbusbetrieb garantiert werden kann und der Bürgerbusverein über (je nach geplanter Strecke) mindestens 15 - besser noch 25 - Fahrer verfügt. Sinnvoll ist es auch, bereits im Vorfeld eine Potenzialabschätzung vorzunehmen. Im Rahmen der genauen Linien- und Fahrplanfestlegung sollte diese dann mit konkreten Nachfrage- und Bedarfszahlen zur Potenzialanalyse weiterentwickelt werden.

In die abzuschließende Kooperationsvereinbarung zwischen Nahverkehrsunternehmen und Bürgerbus-Verein sind alle Verpflichtungen, die die Kooperationspartner eingehen, aufzunehmen. Folgende Liste soll dabei zur Orientierung dienen, wobei durchaus Abweichungen möglich sind:

- Fahrscheine
- Fahrgeldeinnahmen
- Abrechnungsmodalitäten
- Evtl. Finanzierung des Vereins
- Fahrzeugwartung und -instandsetzung
- Betriebsstoffe
- Ersatzfahrzeug
- Evtl. Versicherung
- Gebühren

Darüber hinaus ist eine enge Kooperation mit dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) anzustreben. Der VBB kann den Bürgerbus-Verein bei Verhandlungen mit dem Nahverkehrsunternehmen, bei Gesprächen mit Ämtern und Behörden sowie beim Marketing unterstützen. Die Anwendung des VBB-Tarifs bedeutet für den Verein nicht nur die Teilnahme an einem bewährten Tarif- und Vertriebssystem, sondern ermöglicht es, alle anderen öffentlichen Nahverkehrsangebote zu nutzen.

Finanzen

Die Einrichtung eines Bürgerbus-Vereins besteht nicht nur in der Anschaffung eines geeigneten Fahrzeuges. Im laufenden Betrieb fallen neben den Kosten für Kraftstoff und Reinigung auch Wartungs- und Instandhaltungskosten an. Die Finanzierung muss genau kalkuliert werden.

Im Land Brandenburg sind die Landkreise Aufgabenträger für den nicht schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr. Um sich der Unterstützung der Aufgabenträger zu vergewissern, ist es besonders wichtig, bereits zu Beginn der Überlegungen zur Einrichtung eines Bürgerbusses Kontakt zu den entsprechenden Stellen im Landkreis aufzunehmen. Auf Seiten der Politik sind das insbesondere die Landkreisabgeordneten und der Landrat, auf der Verwaltungsseite sind das die ÖPNV-Beauftragten der Landkreise.

Bei der Finanzplanung sollte davon ausgegangen werden, dass sich auch der Bürgerbus-Betrieb trotz geringer Betriebskosten finanziell nicht selber tragen kann. Erfahrungen der Vereine ergeben, dass mit einem jährlichen Kostenzuschuss in Höhe von 15.000,- bis 20.000,- Euro gerechnet werden muss, je nach spezieller Konstellation vor Ort. Den größten Anteil – bis zu einem Drittel – der benötigten Mittel machen dabei die Betriebsstoffe (Benzin, Schmiermittel usw.) aus, gefolgt von den Kosten, die durch Instandhaltung, Wartung und Pflege des Fahrzeuges entstehen.

Die Höhe für die Fahrzeughaftpflichtversicherung kann stark variieren. Auf jeden Fall sollte versucht werden, das Fahrzeug in die Flottenversicherung einer ortsansässigen Einrichtung mit größerem Fuhrpark aufzunehmen. Wenn dies nicht möglich ist, dann muss allein für die Haftpflichtversicherung des Fahrzeugs eine Ausgabenposition in Höhe von rund 4.000,- Euro jährlich einkalkuliert werden. Alle anderen Versicherungen, die es abzuschließen gilt, sind zusammen mit rund 1.000,- Euro anzusetzen. Mit dem loka-

len Kooperationspartner für die Pkw-Haftpflichtversicherung kann eventuell auch eine Regelung zur Bereitstellung eines Ersatzfahrzeugs getroffen werden, für den Fall, dass der Bürgerbus einmal liegen bleiben sollte. Für längeren Ersatz, zum Beispiel bei Reparaturen oder einer größeren Inspektion, sollte jedoch genügend Geld für die Miete eines Ersatzfahrzeuges eingeplant werden. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg kann die Verbundfahrtscheine vom Nahverkehrsunternehmen und ein wesentlicher Teil des Printmaterials für Öffentlichkeitsarbeit bereitstellen. Mit dem Nahverkehrsunternehmen ist zu klären, wer die Kosten für den Erwerb der Personenbeförderungsscheine für die freiwillig engagierten Fahrer übernimmt. Auch hier sind Gespräche mit der jeweiligen Kommune angebracht.

Mögliche Kosten und Einnahmequellen sehen Sie in der Aufstellung:

- Anschaffung des Fahrzeuges,
Umbau zum liniengerechten Bürgerbus
- Wartung, Reparatur und Pflege des Busses
- Miete für ein Ersatzfahrzeug (bei Wartung und Reparatur)
- Kraftstoff- und Schmiermittelkosten
- Versicherungsbeiträge Kfz-Versicherung
- Kosten für die Einrichtung von Haltestellen
- Kosten für Druck von Fahrscheinen und Fahrplänen
- Aufwendungen für Fahrer, ca. 250,- Euro pro Fahrer
 - ärztliche Honorare für Sehtest und Untersuchungen
 - Gebühren für Erstellen des P-Scheines
- Versicherungsbeiträge für die Fahrerhaftpflichtversicherung und die Berufsgenossenschaft
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- Kosten für die Internetseite
- Büromaterial, Porto, Briefpapier, Telefonkosten, Bankgebühren

- Handy für den Bus (Notfall)
- Aus dem Verkauf von Fahrscheinen
- Erstattungen für die Beförderung Schwerbehinderter
- Aus der Vermietung von Werbeflächen auf dem Bus und Fahrplänen
- Zuschüsse der Stadt, des Kreises oder der Gemeinde

(Diese Einnahmen sind ausschließlich für den Verein zu verwenden.)

Das Fahrzeug

Als Bürgerbusfahrzeug kommen Kleinbusse mit bis zu acht Fahrgastplätzen in Frage. Hier reicht das Angebot vom klassischen VW-Bus bis hin zu Niederflurfahrzeugen mit allem erdenklichen Komfort. In Brandenburg sind die vier Vereine Eigentümer ihrer Fahrzeuge.

Während es in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen inzwischen eine Sonderförderung von Niederflurfahrzeugen gibt, ist die Finanzierungsfrage im Land Brandenburg nicht eindeutig geklärt. Alle vier vorhandenen Bürgerbusfahrzeuge wurden in der Erstbeschaffung vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) durch den Einsatz von Lottomitteln gefördert. Für die Folgefinanzierung müssen die Vereine selbst sorgen, sind aber aufgrund der ausschließlich finanzierten Betriebskosten durch die ÖPNV-Aufgabenträger nicht in der Lage, Geld anzusparen.

Da die Kraftstoffkosten einen wesentlichen Teil der Betriebskosten ausmachen, ist es sinnvoll, ein Fahrzeug zu wählen, das möglichst geringe Kraftstoffkosten verursacht - auch wenn es in der Anschaffung vielleicht mit einem etwas höheren Preis zu Buche schlägt.

Hinsichtlich der Ausstattung ist sicherlich ein Fahrzeug wünschenswert, das über einen möglichst abgesenkten Einstieg auf Höhe der Beifahrertür, eine vom Fahrersitz aus zu bedienende automatische Tür und einen Mittelgang verfügt, von dem aus jeder Fahrgastsitzplatz einzeln und bequem zu erreichen ist. Allerdings sind solche Fahrzeuge mit erheblichen Kosten verbunden, allein wegen der damit zusammen-

hängenden Um- und Ausbauten, weshalb vielleicht ein etwas kleinerer Bus in Betracht gezogen werden sollte. Das Fahrzeug muss mindestens so geräumig sein, dass nicht alle Fahrgäste aussteigen müssen, um diejenige Person herauszulassen, die auf dem hintersten Platz sitzt und es sollte über eine Innenraumhöhe verfügen, die ein bequemes Ein- und Aussteigen gewährleistet.

Jeder der Fahrgastsitze muss über einen (Automatik-) Gurt verfügen und zur Beförderung von Kindern sollten immer einige Kindersitze und -keile mitgeführt werden

Das Fahrzeug ist mit einer Liniennummern- oder Zielanzeige auszustatten.

Das Vorhandensein einer Klimaanlage hängt von finanziellen Möglichkeiten ab und sollte gut bedacht werden. Eine Standheizung ist dagegen ein absolutes Muss.

Eine Qualitätssteigerung, die keine großen Kosten verursacht, ist eine vom Fahrersitz auch zu schaltende Fahrgastraumbeleuchtung, die es den Passagieren ermöglicht, auch im Winter, wenn es morgens und abends lange dunkel ist, die Übersicht über ihre Taschen zu behalten. Ebenfalls recht kostengünstig ist ein zweiter Innen Spiegel zur Fahrgastraumbeobachtung.

Nicht zuletzt ist es sehr empfehlenswert, vor allem auch, um den Bekanntheitsgrad des Angebots zu erhöhen, das Fahrzeug deutlich als Bürgerbus zu kennzeichnen.

Hier noch einmal aufgelistet, über welche Ausstattungsmerkmal ein Bürgerbus verfügen sollte, wobei dies immer von den finanziellen Möglichkeiten abhängt:

- Durchgangshöhe des Fahrgastraumes: mind. 1,75 m,
- Insgesamt 8 Sitzplätze für Fahrgäste zzgl. Fahrersitz,
- Hinten 3, Mittelgang und beidseitig Einzelsitze, Sitze mit Armlehnen am Mittelgang,
- Fahrersitz 4-fach verstellbar (vor/rück, Lehne, Höhe, Lendenwirbelstütze), beheizbar,
- Vom Fahrerplatz aus bedienbare Schiebetür rechts (muss nicht sein),
- Vom Fahrerplatz aus bedienbare Eintrittsstufe unter der Schiebetür, beleuchtet,

- zwei Haltegriffe am Einstieg (beidseitig),
- Abstellfläche für einen Kinderwagen und Gepäck (bei Bedarf für 2 Kinderwagen),
- Dreipunktsicherheitsgurte an allen Sitzen (soweit möglich), mindestens Zwei-Punkt-Sicherheitsgurte (Bauchgurte)
- Kopfstützen an allen Sitzen höhenverstellbar und gepolstert,
- Doppelflügelhecktür (als Notausstieg)
- Klimaanlage mit mechanischer Regelung und integriertem Pollenfilter, vorn und hinten,
- Standheizung mit Zeitschaltuhr, programmierbar (bei Garagenunterstellung nicht nötig)
- Verstärkte Lüftung und Heizung für Fahrgastraum,
- Motorkühler mit verstärktem Lüfter und Kühler,
- Wärmeschutzverglasung Fahrgastraum,
- Frontscheibe beheizbar (muss nicht sein),
- elektrische Fensterheber vorn,
- Zusätzliche Fahrtrichtungsanzeiger hinten, hochgesetzt,
- Nebelscheinwerfer, Nebelschlussleuchte,
- Außenspiegel elektrisch einstellbar und beheizbar,
- Diebstahl-Alarmanlage,
- Zentralverriegelung mit Fernbedienung,
- Mobiltelefon-Vorbereitung mit Freisprecheinrichtung, Bluetooth (Hany genügt),
- Leistung: mindestens 85 kW (115 PS) (Richtet sich nach Einsatzbedingungen)
- Fahrzielanzeige - bei Bedarf (mehrere Linien)

Versicherungsschutz

Im Falle eines Bürgerbus-Vereins werden unterschiedliche Versicherungen (Kfz-Haftpflichtversicherung, Haftpflichtversicherung, Unfallversicherung, Rechtsschutzversicherung) angesprochen.

An erster Stelle steht beim Bürgerbus-Verein die KFZ-Haftpflichtversicherung. Diese deckt seit der Änderung des Schadensersatzrechts im Sommer 2002 alle Schäden ab, die vom Fahrzeug ausgehen, unabhängig von der Schuld des Fahrers. Da im Gegensatz zu den Regelungen in Nordrhein-Westfalen der Bus sich nicht im Eigentum des örtlichen Nahverkehrsunternehmens befindet, kann die Haftung für den Bürgerbus auch nicht zwangsläufig über die Versicherung des lokalen Busbetriebs abgewickelt werden. Um in dieser Situation als Bürgerbus-Verein nicht eine teure Einzelversicherung abschließen zu müssen, ist es ratsam, für den Bus die Möglichkeit einer Flottenversicherung zu finden. Hier bieten sich Vereine an, wie beispielsweise das DRK, aber auch Firmen, die bereit sind, den Bürgerbus durch Übernahme des Risikos zu unterstützen. In der Regel kann eine gesonderte Rechnung ausgewiesen werden, so dass es sich um keine geldwerte Zuwendung handelt. Unter Umständen ist auch eine Übernahme des Risikos durch den Kommunalen Schadenausgleich der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (KSA) möglich, wie es auch bei anderen kommunalen Einrichtungen, beispielsweise der Freiwillige Feuerwehr, geschieht. Voraussetzung ist dabei, dass die Kommune Halter oder zumindest Mithalter des Fahrzeugs ist. Details müssen im jeweiligen Einzelfall mit der Kommune und dem KSA geklärt werden.

Neben der Kfz-Haftpflichtversicherung ist zudem eine Vereins-Haftpflichtversicherung sehr empfehlenswert. Diese dient dazu, Schäden abzudecken, die Dritten zugefügt wurden. Grundsätzlich lassen sich zwei Formen, in Bezug auf die freiwillige Vereinstätigkeit, unterscheiden. Zum einen besteht die Möglichkeit, dass der bürgerschaftlich Engagierte über seine private Haftpflichtversicherung versichert ist, wobei hier zu klären ist, inwieweit die private Haftpflichtversicherung freiwilliges Engagement in Vereinen umfasst. Zum anderen können freiwillig Engagierte über die Vereinshaftpflichtversicherung versichert werden. Beim Abschluss einer solchen Versicherung sollte dringend darauf geachtet werden, dass das freiwillige Engagement in den Versicherungsschutz eingebunden wird.

Da die Haftpflichtversicherung unter Umständen nicht für alle Schäden aufkommt, die dem Fahrer entstanden sind, ist es außerdem sinnvoll, eine separate Unfallversicherung für die Fahrer abzuschließen. Die Unfallversicherung kann sowohl gesetzlich, als auch privat abgeschlossen werden. Fahrer eines Bürgerbus-Vereins genießen in der Regel

den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung über die zuständige Berufsgenossenschaft Verkehr.

Zuständig für den Bürgerbus-Verein ist die Berufsgenossenschaft für Verkehr. Bürgerbus-Vereine als Anbieter von Verkehrsdienstleistungen können Mitglied in der Berufsgenossenschaft sein.

Der Abschluss einer Rechtsschutzversicherung ist nicht unbedingt notwendig und hängt davon ab, wie die Situation im jeweiligen Verein gesehen wird.

Weiterführende Literatur dazu:

Küstermann, B. (2010): Rechtsratgeber Ehrenamt und bürgerschaftliches Engagement, Bundesverband Deutscher Stiftungen (Hrsg.), Berlin 2010.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2011): Zu Ihrer Sicherheit: Unfallversichert im freiwilligen Engagement, Bonn 2011.

Fahrerinnen und Fahrer

Für den Bürgerbus-Verein sind die freiwilligen Fahrerinnen und Fahrer besonders wichtig. Nur wenn sich genügend Freiwillige finden, die bereit sind, den Bürgerbus in ihrer Freizeit zu fahren und den Betrieb so durchzuführen, wie es das Gesetz verlangt, ist an die Umsetzung dieser Idee zu denken. Erfahrungsgemäß sollten zu einem Bürgerbus-Verein mindestens 15, besser 25 oder 30 fahrbereite Personen gehören, damit aus der Lust keine Last wird.

Die Fahrerinnen und Fahrer sollten

- mindestens 21 Jahre alt sein
- mindestens zwei Jahre im Besitz eines Führerscheins der Klasse B (oder vergleichbar) sein
- den EU-Führerschein (alten eventuell umtauschen) besitzen
- ein polizeiliches Führungszeugnis vorweisen
- eine Ärztliche Untersuchung (gemäß § 11 Absatz 9 FeV),
- ein Gutachten eines Augenarztes (gemäß § 12 Absatz 6 FeV) und
- eine Untersuchung der Leistungs- und Reaktionsfähigkeit (Dekra/TÜV) vorweisen

Es besteht übrigens keine Gefahr, den Führerschein zu verlieren, wenn man die Tests für den P-Schein nicht besteht. Es ist auch möglich, beispielsweise den Reaktionstest zu wiederholen, falls er beim ersten Mal nicht bestanden wird. Vor Nachteilen braucht niemand Angst zu haben. Wenn genügend Fahrer amtlich bestätigt worden sind, werden sie in das VBB-Tarif- und Vertriebssystem, in die Streckenführung und in die Bustechnik eingewiesen. Hierbei sind der VBB und das örtliche Nahverkehrsunternehmen als Kooperationspartner gefragt. Die Einhaltung der vereinbarten und vorgeschriebenen Regelungen sollten vertraglich zwischen Fahrer und Bürgerbus-Verein festgehalten werden.

Abrechnungen und Statistiken

Nicht nur gegenüber dem Finanzamt sondern auch gegenüber dem Kooperationspartner hat der Bürgerbus-Verein eine Abrechnungs- und Buchhaltungspflicht. Während der Bürgerbus-Verein der Steuerbehörde gegenüber lediglich eine Jahresabrechnung mit einer Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben vorlegen muss, ist er, je nach Fahrgelderstattungsregelung, dem Nahverkehrsunternehmen gegenüber zu monatlichen Abrechnungen verpflichtet. Neben der Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen, der Übernahme von Fahrscheinen und der Erstattung von Ausgaben kann dies auch Vergütungszahlungen für Fahrgäste mit Fahrausweis, Schwerbehinderte, Schüler und andere beinhalten.. Auch aus diesem Grund muss der Bürgerbus-Verein einen Nachweis über Einnahmen, Ausgaben und die geleistete Arbeit führen. Im Rahmen dieser Erfassung können nebenbei auch die Daten für die interne statistische Auswertung erhoben werden. (Das Finanzamt Nauen verlangt eine Gewerbe- und Körperschaftsteuererklärung mit Angaben zu den Vereinseinnahmen, den Betriebsausgaben und den Fahrscheinerlösen.)

Unterstützung - Hier gibt es Hilfe

Landkreise

Da die Finanzierung des nicht schienengebundenen Nahverkehrs nach der letzten Anpassung (2004) des ÖPNV-Gesetzes in Brandenburg direkt über die Landkreise erfolgt, ist es ganz besonders wichtig, den jeweiligen Landkreis von der Notwendigkeit eines Bürgerbusses zu überzeugen. Dazu wird zuerst ein gutes Konzept benötigt und bei weiterer Unterstützung die Zahlen als Belege. Mit Statistiken aus der Abrechnung ist eine Erfolgskontrolle sehr viel besser möglich. Um die Unterstützung durch den Landrat und den Kreistag zu erhalten, sollte unbedingt darauf geachtet werden, eine möglichst frakti-

onsübergreifende Unterstützung für das Bürgerbus-Projekt zu erhalten, um den Bürgerbus bei einer Veränderung der politischen Verhältnisse nicht zum politischen Spielball werden zu lassen. Langfristig muss ein Bürgerbus in Brandenburg finanziell über den Landkreis abgesichert werden.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

Mit seiner Kompetenz und Kontakten sowie dem langjährigen Erfahrungsschatz steht der VBB als Wegbereiter seit der Gründung des ersten Bürgerbus-Vereins in Brandenburg als Partner zur Verfügung. Er ist wesentlicher Ansprechpartner für Brandenburger Bürgerbus-Initiativen, kann den Verein konzeptionell unterstützen und Koordinator für das gesamte Partnerschaftsmanagement sein. Außerdem steht er bei Verhandlungen mit den Nahverkehrsunternehmen, dem Landesamt für Verkehr und den Landkreisen zur Verfügung.

Bürgerbus-Vereine

Zur weiteren inhaltlichen Unterstützung sollte sich ein Bürgerbus-Verein, der sich in der Gründungsphase befindet, darüber hinaus von anderen, bereits etablierten Bürgerbus-Vereinen beraten lassen und eventuell eine Art patenschaftliche Beziehung anstreben. Dabei ist es hilfreich, wenn die miteinander verbundenen Partnervereine über vergleichbare Rahmenbedingungen verfügen. Neue Bürgerbus-Vereine in Brandenburg können sicherlich von den Erfahrungen der Bürgerbusse in Gransee, Brieselang, im Hohen Fläming und in Lieberose/Oberspreewald lernen.

Auf Landesebene sollte die Bildung eines regionalen Netzwerkes (Dachverband) angestrebt werden.

Marketing Tipps und Tricks

Werbung ist nicht nur als finanzielle Einnahmequelle ein Thema für den Bürgerbus-Verein. Noch viel wichtiger ist Werbung in eigener Sache. Diese sollte möglichst breit gestreut und über unterschiedliche Kanäle erfolgen. In erster Linie dient die Eigenwerbung der Verankerung des Bürgerbus-Gedankens und der Imagepflege. Da der Bürgerbus-Verein von freiwilligem Engagement der Bürgerinnen und Bürger abhängt, ist es von zentraler Bedeutung, dass der Verein ein hohes Ansehen in der Region genießt. Und natürlich schmücken sich Sponsoren besonders gern mit einem erfolgreichen Bürgerbus-Verein, mit einem möglichst positiven Image und hohem Bekanntheitsgrad. Die Ei-

genwerbung erfolgt dabei auf verschiedenen Wegen, um unterschiedliche Zielgruppen zu erreichen.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Einen hohen Verbreitungsgrad haben Artikel in der Presse und Berichterstattungen in Hörfunk oder Fernsehen. Aus diesem Grund sollte der Bürgerbus-Verein dafür sorgen, dass es regelmäßig Anlässe gibt, über die die Medien berichten können. So eignen sich besonders Jahrestage, zum Beispiel der Vereinsgründung oder der Betriebsaufnahme, oder andere Jubiläen, wie beispielsweise der x-tausendste Fahrgast, aber auch Tage der offenen Tür dazu, eine Presseerklärung herauszugeben und die Medien einzuladen.

Auf lokaler Ebene bieten sich für Veröffentlichungen neben den Amtsblättern auch oftmals werbefinanzierte Zeitungen an, die einen hohen Verbreitungsgrad haben und viele Haushalte erreichen. Selbstverständlich lassen sich auch vereinsexterne Anlässe, wie beispielsweise Stadt- oder Gemeindefeste, dazu nutzen, mit dem Bürgerbus Präsenz zu zeigen. Auf solchen Veranstaltungen kann der Bürgerbus-Verein nicht nur Sonderfahrten für Besucher des Festes sondern auch PR-Fahrten mit lokalen Persönlichkeiten durchführen. Übrigens: Auch solche Sonderfahrten bedürfen einer behördlichen Genehmigung als Sonderverkehr und sind mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen zu vereinbaren. In manchen Regionen gibt es auch lokale Kabelfernsehsender, die regelmäßig über Neuigkeiten in der Region berichten und mit denen sich besonders die ältere Bevölkerung ansprechen lässt. Da sich das individuelle Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nur langsam ändert, ist damit zu rechnen, dass die öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen über einen längeren Zeitraum intensiv betrieben werden müssen, ehe sich eine spürbare Nachfragesteigerung einstellt. Diese "Durststrecke", die es zu durchstehen gilt, kann durchaus ein halbes Jahr oder länger dauern.

Neben der Pressearbeit sollte der Bürgerbus-Verein auch mit eigenen Faltblättern und Informationsbroschüren sowie Plakate an den Haltestellen auf sich aufmerksam machen. Diese Ebene der Öffentlichkeitsarbeit hat auch zum Ziel, den aktuellen Fahrplan bekannt zu machen. Informationsfaltblätter sollten an möglichst vielen Stellen ausliegen, besonders dort, wo damit gerechnet werden kann, die gewünschte Zielgruppe zu erreichen, zum Beispiel in Wartezimmern von Ärzten und Ämtern, in der Kirchengemeinde, im Seniorentreff der Volkssolidarität und so weiter.

Der Bürgerbus ist mit Schriftzug und Logo so zu kennzeichnen, dass er bereits von weitem als solcher zu erkennen ist und so bei jeder Fahrt für sich selbst wirbt. Auch der

Bürgerbus-Verein sollte Teil des Werbekonzeptes sein und seine Sitzungen und Fahrertreffen öffentlich ankündigen, damit Interessierte auf diesen Veranstaltungen den Kontakt suchen können, denn die Werbung dient natürlich auch der fortwährenden Fahrer-Anwerbung.

Internet

Ebenfalls empfehlenswert ist die Einrichtung einer eigenen Website, auf der sich Fahrgäste über aktuelle Entwicklungen informieren und beispielsweise auch den Fahrplan oder den Aufnahmeantrag für den Bürgerbus-Verein herunterladen können. Verfügt die Website darüber hinaus über einen internen Bereich, dann ist hierüber auch vereinsinterne Kommunikation möglich. Bei der Erstellung der Website kann der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ebenso behilflich sein, wie bei der sonstigen Öffentlichkeitsarbeit. Das für Brandenburg einheitliche Erkennungszeichen, das vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg entwickelte orangefarbene Bürgerbus-Logo, erleichtert es Fahrgästen, Brandenburger Bürgerbusse als solche wiederzuerkennen.

Fan-Artikel

Zum Schluss soll nicht unerwähnt bleiben, dass es mittlerweile bereits Bürgerbus-Vereine gibt, die Merchandisingprodukte vertreiben. Nachdem beispielsweise ein Bürgerbus-Verein in NRW eigene Windjacken mit Bürgerbus-Logo für seine Fahrer angeschafft hatte, wurden diese Jacken so beliebt, dass sie inzwischen auch von begeisterten Bürgerbus-Fans erworben werden können. Man muss sich also nicht auf Kaffeetaschen und Kugelschreiber beschränken.

Geschichtlicher Abriss des Bürgerbusses

- 1939 Erste Projekte in Großbritannien für einen Mitnahmeverkehr mit ehrenamtlichen Fahrern
- 1966 Das „voluntarytransportscheme“ in Birmingham ist das erste busbasierte Vorhaben, das in der breiten Öffentlichkeit als solches wahrgenommen wurde. Dies ist die Geburtsstunde der Bürgerbusse. Bis in die frühen 80er-Jahre wuchs der Bereich des ehrenamtlichen Verkehrs in Großbritannien auf mehrere hundert Projekte.
- 28.09.1977 Das Niederländische Verkehrsministerium legt das „Buurtbus“-Pilotprojekt auf. In fünf ausgewählten ländlichen Gebieten gehen die ersten Busse mit ehrenamtlichen Fahrern an den Start. Aufgrund des großen Erfolgs des Projektes wurden schon bald weitere Gebiete durch einen Buurtbus erschlossen.
- 4.03.1985 Auf Initiative des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums wurde in den westfälischen Gemeinden Heek und Legden der erste Bürgerbus Deutschlands ins Leben gerufen. Am 4. März 1985, vor inzwischen über 20 Jahren,
- Aufgrund einer intensiven Förderung in Nordrhein-Westfalen (NRW) nahm die Zahl der Bürgerbusse rasch zu. Inzwischen existieren allein in NRW über 50 Bürgerbus-Vereine, in Westdeutschland sind es bisher nahezu 100. Der Einsatz ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer beschränkt sich längst nicht mehr auf die dünn besiedelten Gebiete abseits großer Städte.
- 1995 Im damaligen Amt Moltzow in Mecklenburg-Vorpommern wurde der erste Bürgerbus-Verein in Ostdeutschland gegründet, der neun im Amt Moltzow befindliche Gemeinden bedient hat. Aufgrund verschiedener ungünstiger Umstände musste der Betrieb jedoch 1999 wieder eingestellt werden.

13.04.2005 Übergabe des ersten Bürgerbusses im Land Brandenburg in Gransee durch den damaligen Brandenburger Verkehrsminister Frank Szymanski

Anhang

Ausgewählte Paragraphen und Absätze aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 1 – Sachlicher Geltungsbereich

1. Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (O-Bussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.
2. Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen
 - a) mit Personenkraftwagen, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;
 - b) mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.

§ 2 – Genehmigungspflicht

Wer im Sinne des § 1 Abs. 1 mit Straßenbahnen, mit Omnibussen, mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) oder mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (§ 46) Personen befördert, müssen im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.

§ 21 – Betriebspflicht

1. Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten.
2. Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer für die Aufnahme des Betriebs eine Frist setzen.

3. Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.
4. Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder dauernd entbinden, wenn dem Unternehmer die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Absatz 4 entsprechen. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten.

§ 22 – Beförderungspflicht

Der Unternehmer ist zur Beförderung verpflichtet, wenn

1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden,
2. die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist und
3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann.

§ 39 – Beförderungsentgelte und -bedingungen

1. Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Beförderungsentgelte allgemein verbindlich.
2. Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapi-

tals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen.

3. Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden. Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugutekommen, sind verboten und nichtig.
4. Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten kann von der Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers widerrufen werden, wenn die für die Bildung der Beförderungsentgelte maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben; in diesem Falle kann die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers die Beförderungsentgelte anderweitig festsetzen.
5. Eine Erhöhung der Beförderungsentgelte tritt frühestens am siebenten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.
6. Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit die von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Absatz 1 Nr.5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.
7. Die Beförderungsentgelte und die Besonderen Beförderungsbedingungen sind vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekannt zu machen; die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen.

§ 40 – Fahrpläne

1. Der Fahrplan muss die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

2. Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören; § 9 Absatz 2 Satz 1 bleibt unberührt. Bei geringfügigen Fahrplanänderungen kann die Genehmigungsbehörde auf ausdrückliche Zustimmung zu der ihr anzuzeigenden Änderung verzichten. In diesem Falle gilt die Zustimmung als erteilt, wenn die Genehmigungsbehörde nicht innerhalb einer von ihr allgemein zu bestimmenden Frist widerspricht.
3. Die Genehmigungsbehörde kann Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann.
4. Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekannt zu machen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen.

§ 42 – Begriffsbestimmung Linienverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.

§ 43 – Sonderformen des Linienverkehrs

Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
4. Theaterbesuchern dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.

§ 45a – Ausgleichspflicht

1. Im Verkehr mit Straßenbahnen und O-Bussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr.2 ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit
2. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und
3. der Unternehmer innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Anpassung der in den genannten Verkehrsformen erhobenen Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage beantragt hat.
4. Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden; dabei können entsprechend betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten unterschiedliche Kostensätze für den schieneengebundenen und den nichtschienegebundenen Verkehr sowie für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden.
5. Den Ausgleich nach den Absätzen 1 und 2 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.
6. Über den Ausgleich entscheidet die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen erbrachten Leistungen zu

verbessern. Kommt der Unternehmer solchen Auflagen nicht oder nicht in vollem Umfange nach, so ist ein Ausgleich nur insoweit zu gewähren, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte.

7. Im Land Brandenburg gilt zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und den Verkehrsunternehmen bis auf weiteres eine Sonderregelung. Das Personenbeförderungsgesetz gibt es zum privaten Gebrauch als Download im Internet unter:

<http://bundesrecht.juris.de/pbefg/index.html>

Auszug aus der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr

(Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV)

§ 48 – Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

1. Wer ein Taxi, einen Mietwagen, einen Krankenkraftwagen oder einen Personenkraftwagen im Linienverkehr (§§ 42, 43 des Personenbeförderungsgesetzes) oder bei gewerbsmäßigen Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen (§ 48 des Personenbeförderungsgesetzes) führt, bedarf einer zusätzlichen Erlaubnis der Fahrerlaubnisbehörde, wenn in diesen Fahrzeugen Fahrgäste befördert werden (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung).
2. Der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bedarf es nicht für Krankenkraftwagen der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei sowie der Truppe und des zivilen Gefolges der anderen Vertragsstaaten des Nordatlantiktikpaktes,
 - Krankenkraftwagen des Katastrophenschutzes, wenn sie für dessen Zweck verwendet werden,
 - Krankenkraftwagen der Feuerwehren und der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste.
3. Die Erlaubnis ist durch einen Führerschein nach Muster 4 der Anlage 8 nachzuweisen (Führerschein zur Fahrgastbeförderung). Er ist bei der Fahrgastbeförderung neben dem nach § 25 ausgestellten Führerschein mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

4. Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist zu erteilen, wenn der Bewerber
 - die nach § 6 für das Führen des Fahrzeugs erforderliche EU- oder EWR-Fahrerlaubnis besitzt,
 - das 21. Lebensjahr - bei Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Krankenkraftwagen das 19. Lebensjahr - vollendet hat und die Gewähr dafür bietet, dass er der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird,
 - seine geistige und körperliche Eignung gemäß § 11 Abs. 9 in Verbindung mit Anlage 5 nachweist,
 - nachweist, dass er die Anforderungen an das Sehvermögen gemäß § 12 Abs. 6 in Verbindung mit Anlage 6 Nr. 2.2 erfüllt,
 - nachweist, dass er eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis der Klasse B oder eine entsprechende Fahrerlaubnis aus einem in Anlage 11 aufgeführten Staat seit mindestens zwei Jahren - bei Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Krankenkraftwagen seit mindestens einem Jahr - besitzt oder innerhalb der letzten fünf Jahre besessen hat,
 - falls die Erlaubnis für Krankenkraftwagen gelten soll - einen Nachweis über die Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe nach § 19 beibringt und
 - falls die Erlaubnis für Taxen gelten soll - in einer Prüfung nachweist, dass er die erforderlichen Ortskenntnisse in dem Gebiet besitzt, in dem Beförderungspflicht besteht, oder - falls die Erlaubnis für Mietwagen oder Krankenkraftwagen gelten soll - die erforderlichen Ortskenntnisse am Ort des Betriebssitzes besitzt; dies gilt nicht, wenn der Ort des Betriebssitzes weniger als 50000 Einwohner hat. Der Nachweis kann durch eine Bescheinigung einer geeigneten Stelle geführt werden, die die zuständige oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmte Stelle oder die nach Landesrecht zuständige Stelle bestimmt. Die Fahrerlaubnisbehörde kann die Ortskundeprüfung auch selbst durchführen.
5. Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung wird für eine Dauer von nicht mehr als fünf Jahren, längstens jedoch bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres, danach für nicht mehr als fünf Jahre, erteilt. Sie wird auf Antrag des In-

habers jeweils bis zu fünf Jahren verlängert, wenn 1. er seine geistige und körperliche Eignung gemäß § 11 Absatz 9 in Verbindung mit Anlage 5 nachweist, 2. er nachweist, dass er die Anforderungen an das Sehvermögen gemäß § 12 Absatz 6 in Verbindung mit Anlage 6 Nr. 2.2 erfüllt und 3. keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass er nicht die Gewähr dafür bietet, dass er der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird.

6. Wird ein Taxiführer in einem anderen Gebiet tätig als in demjenigen, für das er die erforderlichen Ortskenntnisse nachgewiesen hat, muss er diese Kenntnisse für das andere Gebiet nachweisen. Wird ein Führer eines Mietwagens oder eines Krankenkraftwagens in einem anderen Ort mit 50.000 Einwohnern oder mehr tätig als in demjenigen, für den er die erforderlichen Ortskenntnisse nachgewiesen hat, muss er diese Kenntnisse für den anderen Ort nachweisen.
7. [...] Die Verlängerung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung kann nur dann über die Vollendung des 60. Lebensjahres hinaus erfolgen, wenn der Antragssteller zusätzlich seine Eignung nach Maßgabe der Anlage 5 Nummer 2 nachweist.
8. Der Halter eines Fahrzeugs darf die Fahrgastbeförderung nicht anordnen oder zulassen, wenn der Führer des Fahrzeugs die erforderliche Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht besitzt oder die erforderlichen Ortskenntnisse nicht nachgewiesen hat.
9. Begründen Tatsachen Zweifel an der körperlichen und geistigen Eignung des Fahrerlaubnisinhabers, finden die §§ 11 bis 14 entsprechende Anwendung. Auf Verlangen der Fahrerlaubnisbehörde hat der Inhaber der Erlaubnis seine Ortskenntnisse erneut nachzuweisen, wenn Tatsachen Zweifel begründen, ob er diese Kenntnisse noch besitzt.
10. Die Erlaubnis ist von der Fahrerlaubnisbehörde zu entziehen, wenn eine der aus Absatz 4 ersichtlichen Voraussetzungen fehlt. Die Erlaubnis erlischt mit der Entziehung sowie mit der Entziehung der in Absatz 4 Nr. 1 genannten Fahrerlaubnis. § 47 Absatz 1 ist entsprechend anzuwenden.

*Die Fahrerlaubnis-Verordnung gibt es zum privaten Gebrauch als Download im Internet unter:
<http://bundesrecht.juris.de/fev/index.html>.*

Muster – Kooperationsvereinbarung, Fahrerhandbuch und Vereinssatzung

Die nachfolgenden Muster (Kooperationsvereinbarung zwischen Nahverkehrsunternehmen und Bürgerbus-Verein, Fahrerhandbuch und Vereinssatzung) basieren auf Mustern für andere Bürgerbus-Vereine. Sie wurden lediglich an die veränderten Rahmenbedingungen im Land Brandenburg angepasst. Aus diesem Grund können diese Muster nur als Vorlage zur Orientierung dienen und müssen für jeden Einzelfall angepasst und mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg leistet auch in diesem Zusammenhang gern Unterstützung.

Kooperationsvereinbarung

Zwischen

[NAME DER VERKEHRSGESELLSCHAFT],
vertreten durch den Geschäftsführer [NAME DES GESCHÄFTSFÜHRERS],

geschäftsansässig [ADRESSE DER VERKEHRSGESELLSCHAFT],
nachfolgend „Verkehrsunternehmen (VU)“ genannt,

und dem [NAME DES BÜRGERBUSVEREINS],
vertreten durch den Vorsitzenden des Vereins, [NAME DES VORSITZENDEN], geschäftsansässig [ADRESSE DES BÜRGERBUSVEREINS],
und das Vorstandsmitglied, [NAME DES VORSTANDSMITGLIEDS],
nachfolgend „Verein“ genannt,

wird nachfolgende Vereinbarung über den Betrieb und die Abwicklung eines Bürgerbus-Projektes im Gebiet [BEDIENGEBIET DES BÜRGERBUSSES] getroffen:

§ 1 – Vertragsgrundlage

1. Der Bürgerbus-Verkehr ist öffentlicher Personennahverkehr und unterliegt den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.
2. Das Verkehrsunternehmen ist Unternehmerin im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und Betriebsführerin auf der Bürgerbus-Linie. Sie ist daher

rechtlich verantwortlich für die ordnungsgemäße Durchführung des Verkehrs. Das Verkehrsunternehmen beantragt die öffentlich-rechtliche Genehmigung. Der Vertrag erlischt, wenn eine Genehmigung für den Bürgerbus-Verkehr nicht mehr vorliegt.

3. Das Verkehrsunternehmen ermächtigt den Verein, den Betrieb auf der genannten Bürgerbus-Linie selbstständig mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern durchzuführen.
4. Der Verein verpflichtet sich, im Rahmen der Ermächtigung unter Beachtung der Vereinssatzung und der gesetzlichen Bestimmungen den Bürgerbus-Verkehr durchzuführen. Die Linienführung ergibt sich aus der als Anlage 1 beigefügten Übersicht.

§ 2 – Aufgaben des Vereins

Im Rahmen der in § 1 genannten Grundlagen über den Bürgerbus-Verkehr nimmt der Verein folgende Aufgaben wahr:

1. zuverlässige betriebliche Abwicklung des öffentlichen Linienverkehrs auf der Bürgerbus-Linie entsprechend der Konzession
2. Vorschläge für die Linienführung und die Fahrpläne;
3. Erarbeitung der Dienst- und Einsatzpläne der ehrenamtlichen Fahrer
4. Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen mit den Fahrern
5. Erfassung der Fahrgeldeinnahmen und Betriebsleistungsdaten sowie Vollerhebung der Fahrgastzahlen
6. monatliche Meldung der Fahrgeldeinnahmen und der Anzahl der verkauften Fahrausweise
7. Bürgerkontakt und Öffentlichkeitsarbeit
8. Entgegennahme von Informationen und Anregungen der Bürger und deren Vertretung gegenüber Behörden und dem Verkehrsunternehmen

§ 3 – Aufgaben des Verkehrsunternehmens

Im Rahmen der in § 1 genannten Grundlagen über den Bürgerbus-Verkehr nimmt das Verkehrsunternehmen folgende Aufgaben wahr:

1. Beschaffung der erforderlichen Genehmigungen nach dem Personenförderungsgesetz in den Genehmigungsbehörden

2. Betriebsaufsicht und technische Überwachung des Bürgerbus-Verkehr
3. Hilfestellung und Beratung des Vereins in allen betrieblichen Fragen einschließlich Erarbeitung der Linienführung, der Fahrpläne, des Tarifes und Sicherung der Übergänge zum Linienverkehr
4. Einweisung und Prüfung freiwilliger Fahrer, Vermittlung der Besonderheiten der Personenbeförderung sowie fortlaufende Schulung
5. Erstellung und Druck des Fahrplanes und der Fahrausweise
6. Veranlassung der notwendigen Schritte, damit die Fahrer im Besitz gültiger Fahrerlaubnisse zur Personenbeförderung im Bürgerbus sind, einschließlich der regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen
7. Das Verkehrsunternehmen wird für das Jahr [JAHR] für die finanzielle Absicherung der Aufgaben einen Betrag von [BETRAG] zur Verfügung stellen.

§ 4 – Regeln der Zusammenarbeit

Zur Regelung ihrer Zusammenarbeit im Rahmen der zuvor genannten Aufgaben treffen das Verkehrsunternehmen und der Verein nachfolgende einzelne Regelungen:

(1) Einsatz der ehrenamtlich tätigen Fahrer

1. Der Verein und dessen Mitglieder werden ehrenamtlich tätig und erhalten kein Entgelt.
2. Alle Mitglieder des Vereins, die Fahrtätigkeiten übernehmen, müssen im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung im Bürgerbus sein. Dazu müssen die regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen wahrgenommen werden.
3. Der Vorstand des Vereins kann und muss auf Verlangen des Verkehrsunternehmens einen Fahrer aus wichtigem Grunde mit sofortiger Wirkung von seiner Tätigkeit suspendieren. Ein wichtiger Grund liegt u. a. vor:
 - bei Entzug der Fahrerlaubnis
 - bei Aufhebung des medizinischen Attestes
 - bei Erlass eines begrenzten Fahrverbots oder Beschlagnahme des Führerscheines

- bei einem sonstigen groben Verstoß gegen die Interessen des Vereins oder dem Verkehrsunternehmen
4. Der Vorstand hat das Verkehrsunternehmen über Suspendierungen unverzüglich zu unterrichten. Der Vorstand des Vereins trägt Sorge dafür, dass ausscheidende Fahrer alle im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Bürgerbus-Fahrer erlangten Unterlagen und Gegenstände zurückgeben.

(2) Einsatz des Bürgerbus-Fahrzeuges

1. Der Verein beschafft das für die Abwicklung des Verkehrs erforderliche Fahrzeug. Das Fahrzeug bleibt Eigentum des Vereins. Das Fahrzeug wird mit Mobiltelefon ausgestattet, sodass ein ständiger Kontakt mit der Leitstelle des Verkehrsunternehmens möglich ist.
2. Dem Verein obliegen die laufende Wartung, die Instandhaltung und die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Zwischen- und Hauptuntersuchungen. Soweit Reparaturen erforderlich sind, werden diese veranlasst. Nähere Einzelheiten regelt das Handbuch für Bürgerbus-Fahrer.
3. Der Verein hat das Recht, die Außenflächen des Bürgerbus-Fahrzeuges als Werbeflächen zu vermarkten. (ausgenommen die Beklebung von Fenstern)
Die Einnahmen daraus erhält der Verein.

(3) Fahrgeldabrechnung

1. Der Verein wickelt die Abrechnung mit den Fahrern hinsichtlich der Fahrgeldeinnahmen selbstständig ab. Er leistet Gewähr dafür, dass jeder Fahrer die Anzahl der Fahrgäste im Fahrtenbuch festhält.
2. Alle aus dem Fahrkartenverkauf erzielten Einnahmen werden monatlich vom Verein an das Verkehrsunternehmen überwiesen.

(4) Überwachungspflichten

Der Verein kann eine geeignete Person bestimmen, die für die dem Verein anvertrauten Sachen, einschließlich Bürgerbus und für den Betriebsablauf zuständig ist. Diese Person hat dann zugleich Weisungsbefugnis gegenüber den Fahrern.

§ 5 – Laufzeit und Kündigung des Vertrages

1. Der Vertrag gilt zunächst bis zum [DATUM]. Bis zum [DATUM] werden die Vertragschließenden über die Weiterführung des Vertrages verhandeln. Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, den Vertrag fristlos zu kündigen,
2. wenn sich der Verein auflöst oder
3. wenn eine ordnungsgemäße Durchführung des Bürgerbus-Betriebes durch den Verein nicht mehr möglich ist.
4. Der Vorstand ist bei einer Kündigung verpflichtet, alle im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Vertrages erlangten Unterlagen und Gegenstände an das Verkehrsunternehmen herauszugeben.
5. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, sind diese Bestimmungen durch andere, für die Vertragspartner zumutbare Regelungen zu ersetzen. Die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen wird dadurch nicht berührt.

Ort, Datum

.....

für den Verein

für das Verkehrsunternehmen

.....

Quelle: Pro Bürgerbus NRW, Bürgerbus-Dachverband

Handbuch für Fahrerinnen und Fahrer von Bürgerbussen

Das Handbuch soll dem Bürgerbus-Fahrer die für seine Aufgaben erforderlichen Kenntnisse vermitteln und ihm erleichtern, im regelmäßigen Betrieb wie auch in außergewöhnlichen Situationen richtige Entscheidungen zu treffen. Das Handbuch sollte deshalb auch bei jeder Fahrt im Fahrzeug mitgeführt werden. Grundlage für das Fahrerhandbuch ist die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BO-Kraft)

Inhaltsverzeichnis

- I Allgemeine Hinweise
- II Die Aufgaben des Bürgerbus-Fahrers
- III Unvorhergesehenes
- IV Weitere Unterlagen und Empfehlungen

Anlagen

1. Merkblatt über die Behandlung von Fundsachen
2. Merkblatt über das Verhalten bei Unfällen
3. Merkblatt über das Verhalten bei Fahrzeugpannen

I. Allgemeine Hinweise

Das Gelingen des Bürgerbus-Projektes hängt in erster Linie von der Bereitschaft und dem Engagement aller ehrenamtlichen Mitarbeiter ab. Auch wenn diese Arbeit von Bürgern für Bürger freiwillig und unentgeltlich geleistet wird und natürlich auch Spaß machen soll, kommt es doch sehr auf Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit an. Nur so kann der Bürgerbus zu dem werden, was der „Buurtbus“ – sein niederländisches Vorbild – bereits geworden ist: Ein auf Eigeninitiative und Gemeinschaftssinn beruhendes Verkehrsangebot für Nachbarn und Mitbürger, denen kein Auto und keine öffentlichen Verkehrsverbindungen zur Verfügung stehen. Der Einsatz der Fahrer und des Fahrzeugs wird vom Bürgerbus-Verein selbst geplant und organisiert. Mit Rat und Tat zur Seite steht dem Bürgerbus-Verein der NAHVERKEHRSBETRIEB, dem die verkehrstechnische Betreuung und ein Teil der Verantwortung übertragen sind, zur Seite. Diese Aufgabe übernimmt der NAHVERKEHRSBETRIEB gern.

II. Die Aufgaben des Bürgerbus-Fahrers

1. Vor Antritt der Fahrt

- Der Fahrer übernimmt das Fahrzeug gemäß Einsatzplan am Einstellort oder an der vereinbarten Haltestelle durch Fahrerwechsel.
- Er achtet darauf, dass sich das Fahrzeug bei Fahrtantritt in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet:
- Das Fahrzeug darf nur dann in Betrieb genommen werden, wenn Fahr- und Verkehrssicherheit gewährleistet sind.

2. Während der Fahrt

- Bei jedem Einsatz sind die Fahrzeugpapiere, der Führerschein, das Handbuch und das Fahrtenbuch mitzuführen.
- Der Fahrplan ist pünktlich einzuhalten. Falls dies aufgrund unvorhergesehener Ereignisse nicht möglich ist, darf nicht versucht werden, Verspätungen durch überhöhte Geschwindigkeit einzuholen.
- Der Fahrer übt das Hausrecht im Fahrzeug aus. Er kann also auch Fahrgäste von der Beförderung ausschließen, wenn deren Verhalten die Sicherheit des Verkehrs oder der übrigen Fahrgäste gefährdet oder auf andere Weise gegen die Beförderungsbedingungen verstößt (siehe Anlage 4).

3. Beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste

- Fahrgäste dürfen nur bei stehendem Fahrzeug ein- und aussteigen und vom Fahrer bedient werden.
- Auch die Türen dürfen nur bei stehendem Fahrzeug geöffnet werden und müssen während der Fahrt geschlossen sein. Beim Schließen der Türen ist darauf zu achten, dass keine Fahrgäste zu Schaden kommen.
- Das Fahrzeug darf höchstens mit acht Fahrgästen besetzt sein. Es werden nur Fahrgäste mit gültigem Fahrschein befördert.

4. Fahrschein und Fahrgeld

- Der Fahrer achtet darauf, dass er für jeden Einsatz mit ausreichend Fahrscheinen und Wechselgeld ausgestattet ist. Der Fahrer verkauft Fahrschein

entsprechend den Bürgerbus-Tarifbestimmungen, beziehungsweise gemäß VBB-Tarif und nur gegen Barzahlung.

- Die Fahrgeldeinnahmen werden gemäß den Weisungen des Bürgerbus-Vereins abgerechnet.

5. Nach Beendigung der Fahrt

- Das Fahrzeug ist entsprechend den festgelegten Regeln zu betanken.
- Bei Dienstende wird das Fahrzeug verschlossen und der Schlüssel und die Fahrzeugpapiere werden an der vereinbarten Stelle hinterlegt beziehungsweise dem nachfolgenden Fahrer übergeben.

6. Bestimmungen

- Bußgelder, die aufgrund eigenen Verschuldens (zum Beispiel überhöhte Geschwindigkeit) gegen ihn verhängt werden, muss er selbst tragen.
- Der Fahrer darf bei Antritt der Fahrt nicht unter Einfluss alkoholischer Getränke oder sonstiger berauschender Mittel stehen.
- Rauchen, essen oder trinken darf der Fahrer nur in den fahrplanmäßigen Pausen, nicht während der Fahrt.
- Der Bürgerbus dient der Personenbeförderung; Güter dürfen demnach nur insoweit transportiert werden, als es sich um das Reisegepäck, Kinderwagen oder Gehhilfen von Fahrgästen handelt.

III. Unvorhergesehenes

1. Dienstunfähigkeit

- Wird der Fahrer vor Antritt seines Dienstes dienstunfähig, so teilt er dies rechtzeitig dem Vorstand oder der vom Vorstand benannten Person des Bürgerbus-Vereines mit, der dann für den erforderlichen Ersatz sorgt (siehe Anlage 7).
- Tritt die Dienstunfähigkeit während der Fahrt auf, dann hält der Fahrer sofort an und erstattet mittels Handy Meldung an den Dispatcher. Falls der Dispatcher nicht erreichbar ist, informiert er über Telefon den Vorstand des Bürgerbus-Vereins.

2. Pannen, Unfälle

- Der Fahrer teilt jede Störung sofort per Handy dem Dispatcher beziehungsweise per Telefon dem Vorstand des Vereins mit (siehe Anlage 7). Er sorgt dafür, dass die Fahrgäste das Fahrzeug sicher verlassen und gegebenenfalls andere Verkehrsmittel erreichen können. Genauere Anweisungen für das Verhalten bei Fahrzeugpannen beziehungsweise Unfällen enthalten die Merkblätter „Fahrzeugpannen“ beziehungsweise „Unfälle“ im Anhang dieses Handbuches (siehe Anlagen 2 und 3).

IV. Weitere Unterlagen und Empfehlungen

Außer den vorstehenden Handlungsempfehlungen sind für den Fahrer die folgenden Unterlagen von Bedeutung:

- die Fahrpläne, die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen für den Bürgerbus (Anlage 4 und 5 des Handbuches)
- das Merkblatt über die Behandlung von Fundsachen (Anlage 1 des Handbuches)
- das Merkblatt über das Verhalten bei Unfällen (Anlage 2 des Handbuches)
- das Merkblatt über das Verhalten bei Fahrzeugpannen (Anlage 3 des Handbuches)
- Freifahrtregelung (Anlage 6 des Handbuches)

Weitere für die Personenbeförderung wichtige Texte können beim Bürgerbus-Verein oder beim Nahverkehrsbetrieb eingesehen werden:

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO-Kraft)
- Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)
- Unfallverhütungsvorschriften (UW)

ANLAGEN

1. Merkblatt über die Behandlung von Fundsachen

- Fundsachen sind durch den Fahrer sicherzustellen.

- Rückgabe an den Eigentümer/Bevollmächtigten des Eigentümers gegen Quittung, Vermerk über Name und Anschrift des Empfängers
- Die Aufbewahrung von Fundsachen ist örtlich zu regeln.

2. Merkblatt über das Verhalten bei Unfällen

Maßnahmen des Fahrers am Unfallort: (Falls erforderlich)

- Unfallstelle sichern
- erste Hilfeleistung bei Verletzten
- Bei Unfällen mit oder ohne Fremdbeteiligung mit Sachschäden und/oder Verletzten (eventuelle Todesfolge) ist in jedem Fall die Polizei und falls nötig der Rettungswagen zu verständigen. Bei Personenschäden ist das Verkehrsunternehmen zu informieren.
- Der Vorstand des Bürgerbus-Vereins ist ebenfalls zu verständigen, mit diesem ist auch der Unfallbericht anzufertigen, der umgehend dem Nahverkehrsbetrieb zugesandt werden muss.
- Personalien des Fahrers und Fahrzeugdaten der Unfallbeteiligten austauschen
- Zeugen und deren Anschrift feststellen
- Unfallbeteiligte sowie die Polizei immer an den Bürgerbus-Verein verweisen
- Kein Schuldanerkennnis mündlich oder schriftlich abgeben
- Ob ein durch die Polizei ausgesprochenes Verwarnungsgeld sofort bezahlt werden sollte, entscheidet jeder Fahrer selbst. Dies hat auf einen eventuellen späteren Einspruch keinen Einfluss.
- Auch bei kleineren Schäden ist die Polizei zu verständigen.

Maßnahmen nach Beendigung des Fahrdienstes

- Informationen des Vereinsvorstandes über ausgesprochene Verwarnungen, Einleitung von Bußgeld- oder Strafverfahren und deren laufenden Fortgang

Maßnahmen des Vereinsvorstandes

- Prüfung der Unfallmeldung und sonstiger Unterlagen auf Vollständigkeit und Weiterleitung an den Nahverkehrsbetrieb

- Information des Nahverkehrsbetriebes über Unfall und gegen den Fahrer ausgesprochene Verwarnungen beziehungsweise über eingeleitete Bußgeld- oder Strafverfahren
- Verweisung der Unfallbeteiligten/Anspruchsteiler in jedem Fall an den Nahverkehrsbetrieb
- Die nach BO-Kraft erforderliche telefonische Meldung bei schweren Unfällen mit Todesfolge oder Körperschaden an die Aufsichtsbehörde erfolgt durch den Nahverkehrsbetrieb. Der Vereinsvorstand stellt Informationen an den Nahverkehrsbetrieb sicher.

3. Merkblatt über das Verhalten bei Fahrzeugpannen

- Über jede Fahrzeugpanne ist der Vereinsvorstand per Telefon zu informieren.
- Das weitere Vorgehen ist mit dem Vorstand abzusprechen.
- Grundsätzlich dürfen Pannen an dem Fahrzeug durch die Fahrer behoben werden, soweit der Schaden sofort erkennbar ist und mit Bordmitteln in wenigen Minuten behoben werden kann.
- Bei Reparaturen, die nicht vom Fahrer vorgenommen werden, ist das Fahrzeug verkehrssicher abzustellen und zu verschließen.
- Das Abschleppen des Fahrzeuges wird durch den Vorstand des Bürgerbus-Vereins veranlasst.

Der Einsatz eines Ersatzfahrzeuges erfolgt auf Veranlassung des Vereinsvorstandes.

Vereinssatzung

Satzung für den „NAME DES BÜRGERBUSVEREINS e.V.“

§1 – Name und Sitz

Der Verein führt den Namen „NAME DES BÜRGERBUSVEREINS e.V.“ Er hat seinen Sitz in ORT. Der Verein soll in das Vereinsregister eingetragen werden.

§2 – Zweck und Aufgaben

1. Zweck des Vereins ist die Förderung der Mobilität der ländlichen Bevölkerung in BEZEICHNUNG DES BEDIENGEBIETES und Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs.
2. Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch folgende Maßnahmen:
3. Herstellung einer öffentlichen Nahverkehrsverbindung für die Bevölkerungskreise, die durch eingestellte oder fehlende Linien im öffentlichen Nahverkehr benachteiligt sind, vor allem Kinder, Jugendliche und Senioren.
4. Durchführung des öffentlichen Linienverkehrs auf den dafür vorgesehenen und genehmigten Verkehren im BEZEICHNUNG DES BEDIENGEBIETES und gegebenenfalls in die angrenzenden Gemeinden hinein in Abstimmung mit dem NAHVERKEHRSBETRIEB, der Inhaber und Betriebsführer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes der zuvor genannten Linien ist.
5. Bürgerkontakt und Öffentlichkeitsarbeit. Entgegennahme von Informationen und Anregungen der Bürger und deren Umsetzung
6. Information der Bevölkerung und deren Interessenvertretung gegenüber Behörden und dem zuständigen Verkehrsunternehmen.
7. Vorschlag und Erarbeitung der Linienführung, Fahrpläne, Haltestelleneinrichtungen, Tarife und Abstimmung der Anschlüsse zum Linienverkehr mit den Konzessionsinhabern.
8. Werbung, Einsatz und Betreuung ehrenamtlich tätiger Bürgerbus-Fahrer.
9. Der Verein ist selbstlos tätig; und verfolgt keine eigenwirtschaftlichen Ziele, sondern ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke der Abgabenordnung“. Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Gewinnanteile und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen.

gen aus Mitteln des Vereins. Sie erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung oder Aufhebung keine Leistungen aus dem Vereinsvermögen. Sofern sie Sacheinlagen geleistet haben, erhalten sie höchstens den gemeinen Wert ihrer Sacheinlagen zurück.

Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§3 – Erwerb der Mitgliedschaft

1. Mitglied des Vereins kann jede natürliche oder juristische Person werden. Bei Minderjährigen ist der Aufnahmeantrag auch von den gesetzlichen Vertretern zu unterzeichnen.
2. Mitglieder, die als ehrenamtliche Fahrer eingesetzt werden, müssen über eine Fahrpraxis von mindestens 3 Jahren verfügen, je nach eingesetztem Fahrzeug Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse B oder C1 sein und gemäß einer medizinischen Untersuchung voll fahrtauglich anerkannt sein (gemäß §48 der Fahrerlaubnis-Verordnung).
3. Über den Aufnahmeantrag beziehungsweise den Einsatz als ehrenamtlicher Fahrer entscheidet der Vorstand. Die Ablehnung des Antrages beziehungsweise die Ablehnung des Fahrereinsatzes bedarf keiner Begründung.

§4 – Beendigung der Mitgliedschaft

Die Mitgliedschaft endet durch den Tod eines Mitgliedes oder Auflösung eines korporativen Mitgliedes, Austritt oder Ausschluss. Der freiwillige Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorstand. Er ist jederzeit ohne Wahrung einer Kündigungsfrist zulässig. Ein Mitglied kann aus dem Verein ausgeschlossen werden, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Ausschließungsgründe sind insbesondere:

- grobe Verstöße gegen Beschlüsse und Anordnungen der Vereinsorgane sowie gegen das Vereinsinteresse,
- unehrenhaftes Verhalten innerhalb und außerhalb des Vereins. Über den Ausschluss entscheidet der Vorstand. Zur Beschlussfassung ist eine Mehrheit von 2/3 aller Vorstandsmitglieder erforderlich. Dem Mitglied ist vor der Beschlussfassung Gelegenheit zur Rechtfertigung zu geben. Gegen den Ausschluss ist ein Einspruch möglich, über den die nächste Mitgliederversammlung entscheidet. Der Einspruch muss mit Be-

gründung zwei Wochen nach dem Empfang der Mitteilung über den Ausschluss schriftlich an den Vorstand erfolgt.

§5 – Beiträge

Über die eventuelle Höhe der Beiträge entscheidet die Mitgliederversammlung. Über die Verwendung von zweckgerichteten Zuwendungen oder Spenden entscheidet der Vorstand.

§6 – Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§7 – Organe des Vereins

Organe des Vereins sind der Vorstand und die Mitgliederversammlung.

§8 – Vorstand, Zuständigkeit, Wahl und Amtsdauer

Der Vorstand ist der geschäftsführende Ausschuss des Vereins. Der Vorstand im Sinne des § 26 BGB setzt sich zusammen aus:

- dem Vorsitzenden
- dem stellvertretenden Vorsitzenden und Kassierer
- dem Geschäftsführer

Dem erweiterten Vorstand gehören zusätzlich an:

- der Fahrerbetreuer
- einem Vertreter der ZUSTÄNDIGEN VERWALTUNGSEINHEIT (Amt, Gemeinde etc.)

Vertretungsberechtigt sind jeweils zwei Vorstandsmitglieder (gemäß § 26 BGB) gemeinsam.

Der Vorstand führt die Geschäfte ehrenamtlich. Der Vorstand wird alle zwei Jahre auf der Mitgliederversammlung gewählt. Er bleibt jedoch bis zur Neuwahl des Vorstandes im Amt. Scheidet ein Mitglied des Vorstandes vorzeitig aus, so kann der Vorstand für die restliche Amtsdauer des Ausgeschiedenen einen Nachfolger aus den Reihen der Mitglieder benennen. Der Vorstand ist für alle Angelegenheiten des Vereins zuständig, soweit sie nicht durch die Satzung einem anderen Organ des Vereins übertragen sind. Insbesondere hat er folgende Aufgaben:

1. Vorbereitung und Einberufung der Mitgliederversammlung sowie Aufstellung der Tagesordnung.
2. Ausführen von Beschlüssen der Mitgliederversammlung
3. Beschlussfassung über die Aufnahme neuer Mitglieder
4. Vertragsabschlüsse

Der Vorstand entscheidet mit einfacher Mehrheit. Bei Stimmgleichheit entscheidet der Vorsitzende. Der Vorstand kann Verpflichtungen für den Verein nur in der Weise begründen, dass die Haftung der Mitglieder auf das Vereinsvermögen beschränkt ist. Die Haftung des persönlich handelnden sowie des Vorstandes aus einem Rechtsgeschäft, das im Namen des Vereins einem Dritten gegenüber vorgenommen wird, ist ausgeschlossen.

§9 – Ordentliche Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung findet einmal jährlich statt.
2. Die Mitgliederversammlung beschließt über:
3. den Jahresbericht des Vorstandes
4. den Rechenschaftsbericht der Kassenprüfer
5. die Entlastung des Vorstandes
6. die Wahl des Vorstandes
7. die Anträge des Vorstandes und der Mitglieder
8. die Änderung der Satzung
9. die Auflösung des Vereins
10. den Einspruch eines Mitgliedes gemäß § 4
11. Die Einberufung der Mitgliederversammlung erfolgt durch den Vorstand mit schriftlicher Einladung unter Bekanntgabe der Tagesordnung 14 Tage vor dem Termin der Versammlung. Die vom Vorstand festgelegte Tagesordnung kann durch Beschluss der Mitgliederversammlung geändert und ergänzt werden.
12. Den Vorsitz der Mitgliederversammlung führt der Vorsitzende, bei dessen Verhinderung sein Stellvertreter. Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn sie ordnungsgemäß einberufen ist. Die Beschlussfähigkeit ist unabhängig von der Anzahl der anwesenden Mitglieder gegeben. Die Mitgliederversammlung fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, soweit nicht die Satzung anderes vorsieht. Kommt im Falle einer Wahl keine

einfache Mehrheit zusammen, so entscheidet in einem zweiten Wahlgang die relative Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Bei Beschlüssen über die Änderung der Satzung und die Auflösung des Vereins ist eine Stimmenmehrheit von 75 Prozent der erschienenen Mitglieder erforderlich.

13. Ein zu bestellender Protokollführer fertigt über die Mitgliederversammlung eine Niederschrift an, die von ihm und dem Vorsitzenden zu unterschreiben ist.

§10 – Außerordentliche Mitgliederversammlung

Der Vorstand kann außerordentliche Mitgliederversammlungen einberufen, wenn dies im Interesse des Vereins erforderlich ist. Eine derartige Versammlung ist einzuberufen, wenn dies mindestens zehn der Mitglieder vom Vorstand schriftlich und unter Angabe der Gründe verlangen. Für die außerordentliche Mitgliederversammlung gelten die gleichen Bestimmungen wie bei einer ordentlichen Mitgliederversammlung.

§11 – Auflösung des Vereins

Die Auflösung des Vereins kann in einer Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von 3/4 der abgegebenen Stimmen beschlossen werden. Im Falle der Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall seines gemeinnützigen Zwecks (vergleiche § 2 Absatz 3) fällt das Vermögen an die ZUSTÄNDIGE VERWALTUNGSEINHEIT entsprechend dem Finanzierungsschlüssel. Diese haben das Vermögen unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Zwecke zu verwenden.

Die vorstehende Satzung wurde in der Gründungsversammlung des Vereins am DATUM beschlossen.

Unterschriften der Gründungsmitglieder

.....

Quelle: Pro Bürgerbus NRW, Bürgerbus-Dachverband

VBB-Tarif Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen

Geltungsbereich des VBB-Tarifes

Auf der Bürgerbus-Linie gilt der „Gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) in der jeweils gültigen Form, die beim Bürgerbus-Vereins eingesehen werden kann.

Beförderungsbedingungen

- Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebes oder für die Fahrgäste darstellen, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Des Weiteren haben sich Fahrgäste bei der Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes, ihre eigene Sicherheit und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Anweisungen des Betriebspersonals sind zu folgen (§ 3 Absatz 1 sowie § 4 Absatz 1).
- Sitzplätze sind für schwerbehinderte Menschen, in der Gehfähigkeit beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern freizugeben (§ 5 Absatz 2).
- Ist der Fahrgast beim Betreten des Fahrzeuges nicht mit einem für diese Fahrt gültigen Fahrausweis versehen, hat er unverzüglich und unaufgefordert den erforderlichen Fahrausweis zu lösen (§ 6 Absatz 2).
- Das Fahrgeld soll abgezahlt bereitgehalten werden. Das Personal ist nicht verpflichtet, Geldbeträge über 10,- Euro zu wechseln und Ein-Cent-Stücke im Betrag von mehr als 0,10 Euro sowie erheblich beschädigte Geldscheine und Münzen anzunehmen (§ 7 Absatz 1).
- Fahrausweise, die entgegen den Vorschriften der Beförderungsbedingungen oder des Beförderungstarifs benutzt oder nicht im Original vorgelegt werden, sind ungültig und werden eingezogen (§ 8 Absatz 1). Ein Fahrgast ist zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgeltes in Höhe von 40,- Euro verpflichtet, wenn er
 - sich keinen gültigen Fahrausweis beschafft hat
 - sich einen gültigen Fahrausweis beschafft hat, diesen jedoch bei einer Überprüfung nicht vorzeigen kann

- andere erforderliche Fahrausweise (zum Beispiel Fahrausweise für ein mitgeführtes Fahrrad, einen mitgeführten Hund) nicht vorzeigen kann
- den Fahrausweis nicht oder nicht unverzüglich im Sinne des § 6 Abs. 3 entwertet hat oder entwerten ließ oder
- den Fahrausweis auf Verlangen nicht vorzeigt oder aushändigt. (§ 9 Absatz 1)
- Ein Anspruch auf Beförderung von Sachen besteht nicht. Handgepäck und sonstige Sachen werden bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgastes und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können (§ 11 Absatz 1).

Tarifbestimmungen

Fahrpreise

- Es werden Fahrausweise entsprechend dem VBB-Tarif ausgestellt. Es gelten die in der Fahrpreistabelle (VBB-Tarif, Anlage 4, Tabellen 1, 2 und 3 des VBB-Tarifes) genannten Fahrpreise in der jeweils gültigen Fassung. Für Kinder gelten die dort angegebenen ermäßigten Fahrpreise vom vollendeten sechsten Lebensjahr bis zum vollendeten 15. Lebensjahr (sechs bis einschließlich 14 Jahre).
- Jeder Fahrgast, der im Besitz eines gültigen Fahrausweises ist, darf Kinder bis zum vollendeten sechsten Lebensjahr unentgeltlich mitnehmen.
- Die Einzelfahrausweise berechtigen zur einmaligen Benutzung des Bürgerbusses am Lösungstag. Die Fahrausweise berechtigen zu beliebigem Umsteigen. Rück- und Rundfahrten sind ausgeschlossen.
- Tageskarten gelten ganztägig bis zum Folgetag 3 Uhr für eine beliebige Anzahl Fahrten in der auf ihnen angegebenen Verbindung beziehungsweise in den auf ihnen angegebenen Teilbereichen der Tarifbereiche beziehungsweise in den auf ihnen angegebenen Orten mit Stadtlinienverkehr.
- Fahrausweise müssen gegebenenfalls bei Fahrtantritt entwertet werden. Die Fahrausweise des Bartarifs sind nicht übertragbar. Für die Entwertung gelten die Bestimmungen in § 6 der Beförderungsbedingungen.

- Kleingruppen-Tageskarten sind für bis zu fünf Personen und haben Tageskartenfunktion (gültig nur innerhalb der Tarifbereiche sowie der Orte mit Stadtlinienverkehr).
- Gruppenkarten sind für Fahrten mit mindestens fünf Personen geeignet und haben Einzelfahrausweisfunktion (nicht für Binnenfahrten in den Tarifbereichen und den Orten mit Stadtlinienverkehr).
- VBB-Umweltkarten sind unpersönliche Zeitkarten. Sie sind übertragbar. Monatskarten werden mit Gültigkeit von jedem Tag an ausgestellt. Sie gelten bis 24 Uhr des Tages des folgenden Monats, der in der Zahl dem ersten Geltungstag vorangeht. Bei Karten mit Gültigkeit ab 30. oder 31. Januar endet die Geltungsdauer mit Ablauf des letzten Tages des Monats Februar. Sie werden auch für einen Kalendermonat ausgegeben.
- Die VBB-Umweltkarten beinhalten die Mitnahme von einem Erwachsenen und bis zu drei Kindern vom vollendeten sechsten bis zum vollendeten 15. Lebensjahr (sechs bis einschließlich 14 Jahre) montags bis freitags ab 20 Uhr sowie sonnabends, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen ganztägig. Die Mitnahmeregelung endet jeweils am Folgetag 3 Uhr, soweit dieser nicht
- selbst ein Samstag, Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist. VBB-Umweltkarten werden als 7-Tage-Karten, Monatskarten, Jahreskarten und Abonnementkarten – mit monatlicher und jährlicher Abbuchung – verkauft. Beförderung von schwerbehinderten Menschen Schwerbehinderte Personen werden bei Vorlage eines Schwerbehindertenausweises unentgeltlich befördert, sofern sie nach dem „Gesetz über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr“ in der
- jeweils gültigen Fassung dazu berechtigt sind. Für diesen Personenkreis sind auch die Mitnahme von Handgepäck sowie eines mitgeführten Krankenfahrschuhls, wenn die Beschaffenheit des Verkehrsmittels dies zulässt, aber auch orthopädische Hilfsmittel oder die Mitnahme eines Hundes beziehungsweise eines Führhundes unentgeltlich. Sofern eine ständige Begleitperson notwendig ist und dies im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragen ist, wird auch diese unentgeltlich befördert.

BahnCard-Anerkennung

An Inhaber von BahnCards 25 und BahnCards 50 – auch in der Ausgabeform BahnCard 25 First beziehungsweise BahnCard 50 First – werden Einzelfahrausweise und Tageskarten des Ermäßigungstarifes ausgegeben.

Ausgenommen hiervon sind Fahrausweise

- für die Geltungsbereiche AB, BC und ABC des Tarifbereichs Berlin,
- für die Geltungsbereiche AB, BC und ABC der Tarifbereiche der kreisfreien Städte und
- für die Orte mit Stadtlinienverkehr.

Brandenburg-Berlin-Ticket

Das Angebot kann von jedermann in Anspruch genommen werden. Es wird an Einzelreisende sowie an Personen die gemeinsam reisen ausgegeben. Zur Sicherung gegen Missbrauch ist in das vorgesehene Feld der Fahrkarte vor Fahrtantritt durch den Reisenden sein Name und Vorname in Druckbuchstaben einzutragen. Das Angebot können bis zu

fünf Personen oder ein Elternpaar/Großelternpaar oder ein Eltern-/Großelternteil mit beliebiger Anzahl eigener Kinder/Enkelkinder bis einschließlich 14 Jahre nutzen.

Brandenburg-Berlin-Tickets gelten von Montag bis Sonntag an dem auf der Fahrkarte angegebenen Geltungstag für beliebig viele Fahrten, und zwar von Montag bis Freitag von 9 Uhr des angegebenen Geltungstages bis 3 Uhr des Folgetages sowie an allen Sonnabenden und Sonntagen sowie den in ganz Brandenburg und Berlin gültigen gesetzlichen Wochenfeiertagen von 24 Uhr des angegebenen Geltungstages bis 3 Uhr des Folgetages.

Mitnahme von Hunden

Nutzer von Einzelfahrausweisen (auch Kurzstrecke) und Gruppenkarten haben für jeden mitgenommenen Hund einen Einzelfahrausweis des Ermäßigungstarifs der jeweiligen Tarifstufe zu lösen und gegebenenfalls zu entwerten. Hiervon ausgenommen sind kleine Hunde in geeigneten Behältnissen. Nutzer von Tageskarten, Kleingruppen-Tageskarten, Gruppentageskarten für Schüler, Inhaber von Zeitkarten sowie Inhaber von Schwerbehindertenausweisen mit Beiblatt und gültiger Wertmarke können einen Hund unentgeltlich mitnehmen. Blindenführhunde, die einen Blinden begleiten, werden generell unent-

geltlich befördert. Werden von einem Fahrgast mehrere Hunde mitgenommen, ist für den zweiten und gegebenenfalls jeden weiteren Hund ein Einzelfahrausweis des Ermäßigungstarifs (auch Kurzstrecke) oder eine Tageskarte des Ermäßigungstarifs der jeweiligen Tarifstufe zu lösen und gegebenenfalls zu entwerten.

Vertrieb von Fahrausweisen

Grundsätzlich soll der Vertrieb von Fahrausweisen in den Bürgerbussen mit technisch unterstützten Verfahren erfolgen. Dies kann mittels Busdruckern oder bevorzugter Weise mit Handverkaufsgeräten erfolgen. Dies ist notwendig, um den Fahrgästen auch in den Bürgerbussen Fahrausweise, über das Bediengebiet des Bürgerbusses hinaus, anbieten zu können. Des Weiteren besteht so die Möglichkeit entsprechende Sonderangebote (zum Beispiel Brandenburg-Berlin-Ticket) oder Haustarife der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg kooperierenden Verkehrsunternehmen (zum Beispiel Kombitickets) zu vertreiben. Der Vertrieb mittels Ersatzfahrausweisen per Block ist, aufgrund der eingeschränkten Nutzbarkeit dieser Fahrausweise, nicht Ziel führend. Wenn eine Bürgerbuslinie innerhalb des Tarifbereiches Berlin oder der kreisfreien Städte betrieben wird, muss die Entwertung von Fahrausweisen sichergestellt werden. Die Form der Entwertung kann analog dem Verfahren bei den SPNV-Unternehmen durchgeführt werden. Ferner sollte der Bürgerbus-Verein einen Multiplikator stellen, der an den regelmäßig stattfindenden Tarifschulungen des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg oder des jeweiligen Verkehrsunternehmens vor Ort teilnimmt, alle Bürgerbus-Fahrer schult und als Ansprechpartner für Tariffragen dient.

Unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten

Voraussetzungen für die unentgeltliche Beförderung:

- Der Schwerbehinderte muss einen zur unentgeltlichen Beförderung berechtigten Ausweis (Anlage 1) in Verbindung mit einem „Beiblatt zum Ausweis des Versorgungsamtes“ und einer Wertmarke vorweisen. Ausweis, Beiblatt und Wertmarke zusammen berechtigen zur unentgeltlichen Beförderung. Beiblatt und Wertmarke erhält der Behinderte vom zuständigen Versorgungsamt. Das Versorgungsamt vermerkt in der Wertmarke den Kalendermonat, von dem an die Wertmarke gültig ist. Mit Ablauf der 12-monatigen Gültigkeitsdauer der Wertmarke wird das Beiblatt ungültig.

- Beförderung eines Begleiters des Schwerbehinderten: Trägt der Ausweis des Schwerbehinderten das Merkzeichen B oder BN, so wird ein Begleiter unentgeltlich befördert. Der Anspruch auf unentgeltliche Beförderung eines Begleiters besteht auch, wenn zum Ausweis des Schwerbehinderten kein Beiblatt oder ein Beiblatt ohne Wertmarke vorgezeigt werden.
- Beförderung eines Führhundes, eines Krankenfahrstuhls, orthopädischer Hilfsmittel und des Handgepäcks des Schwerbehinderten: Der Führhund, der einen Blinden begleitet, sowie Gegenstände werden frei befördert, wenn die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet oder andere Fahrgäste nicht gefährdet oder belästigt werden können.
- Rollstühle von Behinderten sind nach Möglichkeit zu befördern; Blindenführhunde – wenn sie einen Blinden begleiten – sind stets zu befördern. Durch die Mitführung des Blindenführhundes wird das Recht des Schwerbehinderten auf unentgeltliche Beförderung eines zugelassenen Begleiters (Merkzeichen B im Ausweis) nicht beeinträchtigt. Nur Ausweise der Versorgungsämter (halb- oder ganzflächig orange) mit dem zugehörigen Beiblatt und gültiger Wertmarke (siehe nachfolgende Seite) berechtigten zur freien Fahrt auf der Bürgerbus-Linie. Folgende Ausweise sind zurzeit im Umlauf:
 - Ausweis für Schwerbehinderte/Schwerbehindertenausweis (grün/orange mit Untergrundraster)
 - Schwerkriegsbeschädigtenausweis (ganzflächig orange)
 - Schwerkriegsbeschädigtenausweis II (grau/orange)
 - Schwerbeschädigtenausweis (gelb/orange)
 - Ausweis zur unentgeltlichen Beförderung Personennahverkehr (grün/orange mit Untergrundraster)
- Das Beiblatt ist Bestandteil des Ausweises und nur zusammen mit dem Ausweis gültig. Das Versorgungsamt vermerkt in der Wertmarke den Kalendermonat, von dem an die Wertmarke gültig ist. Mit Ablauf der zwölfmonatigen Gültigkeitsdauer der Wertmarke wird das Beiblatt ungültig. Die mit „E“ gekennzeichneten Wertmarken werden vom Versorgungsamt nur gegen Vorentrichtung eines Selbstbeteiligungsbetrages abgegeben; die Wertmarke ohne zusätzliche Kennzeichnung unentgeltlich abgegeben.

Beförderungsbedingungen (Kurzfassung)

Jedermann hat Anspruch darauf, mit dem Bürgerbus befördert zu werden. Ausnahmen sind:

- Der Bürgerbus ist bereits mit acht Personen besetzt.
- Der Fahrgast könnte den Bürgerbus-Verkehr oder Fahrgäste gefährden, zum Beispiel Betrunkene.
- Der Fahrgast ist jünger als vier Jahre und hat keine Begleitung, die mindestens sechs Jahre alt ist (auch Kinder zwischen vier und sechs Jahren sollten von Personen über sechs Jahren begleitet sein)
- Fahrgäste haben sich so zu verhalten, dass sie die Sicherheit des Betriebes, ihre eigene und die der anderen Fahrgäste nicht gefährden. Fahrgäste, die gegen Beförderungsbedingungen verstoßen, sind höflich, aber bestimmt auf diese hinzuweisen. Die Aufforderung zum Verlassen des Fahrzeugs sollte nur im Notfall ausgesprochen werden.
- Jeder Fahrer sollte die Fahrgäste so behandeln, wie er selbst als Fahrgast behandelt zu werden wünscht: höflich, freundlich und geduldig. Ein Anspruch auf Beförderung von Gegenständen und Tieren besteht nicht. Handgepäck und Tiere werden nur befördert, wenn sie problemlos unterzubringen sind. Handgepäck ist sicher zu verstauen.
- Hunde werden nur unter Aufsicht befördert. Andere Tiere dürfen nur in geeigneten Behältern befördert werden. Im Zweifelsfall entscheidet der Fahrer.
- Fahrgäste mit Kind im Kinderwagen sollen – wenn möglich – mitgenommen werden.
- Ältere, gebrechliche und behinderte Menschen haben Anspruch auf Hilfe und Rücksichtnahme durch Fahrer und Fahrgäste.
- Das Fahrgeld soll abgezahlt bereitgehalten werden. Der Fahrer ist nicht verpflichtet, Geldbeträge über 20 Euro zu wechseln. Sofern die Wechselgeldkasse es zulässt, steht dem jedoch nichts entgegen. Beanstandungen müssen sofort vorgebracht werden. Kann der Fahrer einen größeren Geldbetrag nicht wechseln, wird dem Fahrgast eine Quittung über den zurückbehaltenen Betrag ausgestellt. Gegen Vorlage dieser Quittung wird der überzahlte Betrag vom Bürgerbus-Verein erstattet.

Ansprechpartner

VBB

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Frau Dipl.-Vw. Petra-Juliane Wagner

Hardenbergplatz 2

10623 Berlin

Telefon: 030 - 254 14 210

Fax: 030 - 254 14 315

Bürgerbusse im Land Brandenburg

Bürgerbus Gransee

E-Mail: buengerbus-gransee@clever.ms

www.buengerbus-gransee.de

Bürgerbus Hoher Fläming

E-Mail: hoelder@buengerbus-hoherflaeming.de

koppelmeyer@buengerbus-hoherflaeming.de

www.buengerbus-hoherflaeming.de

Bürgerbus Brieselang

E-Mail: kurte.jakob@t-online.de

guenter.lueder@buengerbus-brieselang.de

www.buengerbus-brieselang.de

Bürgerbus Lieberose/Oberspreewald

E-Mail: jahn@TEG-LDS.de

www.teg-lds.de

Landkreise

Landkreis Havelland

Platz der Freiheit 1
14712 Rathenow
Telefon: 033 85 - 55 11 324
Fax: 033 85 - 55 11 333

Landkreis Oberhavel

Adolf-Dechert-Str. 1
16515 Oranienburg
Telefon: 03301 – 601 0
Fax: 03301 – 601 3640

Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Virchowstraße 14 - 16
16816 Neuruppin
Telefon: 033 91 - 68 11 13
Fax: 033 91 - 32 39

Landkreis Barnim

Heegermühler Straße 75
16225 Eberswalde
Telefon: 033 34 - 214 831
Fax: 033 34 - 214 820

Landkreis Dahme-Spreewald

Brückenstr. 41
15711 Königs Wusterhausen
Telefon: 033 75 - 26 24 05
Fax: 033 75 - 26 23 75

Landkreis Elbe-Elster

Ludwig-Jahn-Straße 2

04916 Herzberg

Telefon: 035 35 - 46 26 72

Fax: 035 35 - 46 26 03

Landkreis Märkisch-Oderland

Puschkinplatz 12

15306 Seelow

Telefon: 033 46 - 85 03 14

Fax: 033 46 - 85 03 65

Landkreis Oberspreewald-Lausitz

Dubinaweg 1

01968 Senftenberg

Telefon: 035 41 - 89 60 32 70

Fax: 035 41 - 89 60 32 10

Landkreis Oder-Spree

Rudolf-Breitscheid-Straße 7, Haus B

15848 Beeskow

Telefon: 033 66 - 35 32 65

Fax: 033 66 - 35 12 09

Landkreis Potsdam-Mittelmark

Niemöllerstraße 1

14806 Belzig

Telefon: 03 38 41 - 91-310

Fax: 03 38 41 - 91 325

Landkreis Prignitz

Berliner Straße 49
19348 Perleberg
Telefon: 038 76 - 71 37 04
Fax: 038 76 - 71 36 59

Landkreis Spree-Neiße

Heinrich-Heine-Straße 1
03149 Forst
Telefon: 035 62 - 98 61 80 06
Fax: 035 62 - 98 61 02 88

Landkreis Teltow-Fläming

Am Nuthefließ 2
14943 Luckenwalde
Telefon: 033 71 - 608 1080
Fax: 033 71 - 608 9000

Landkreis Uckermark

Karl-Marx-Straße 1
1729 Prenzlau
Telefon: 039 84 - 70 11 80
Fax: 039 84 - 70 11 81

Stadt Brandenburg an der Havel

Neuendorfer Straße 90
14770 Brandenburg an der Havel
Telefon: 033 81 - 58 24 00
Fax: 033 81 - 58 24 04

Stadt Frankfurt (Oder)

PSF 1363

15230 Frankfurt (Oder)

Telefon: 03 35 - 552 1352

Fax: 03 35 - 552 1359

Stadtverwaltung Cottbus

Neumarkt 5

03046 Cottbus

Telefon: 03 55 - 612 28 50

Fax: 03 55 - 612 28 04

Stadtverwaltung der

Landeshauptstadt Potsdam

Friedrich-Ebert-Straße 79/81

14469 Potsdam

Telefon: 03 31 - 289 27 95

Fax: 03 31 - 289 13 57

Verkehrsunternehmen

Barnimer Busgesellschaft mbH

Poratzstraße 68

16225 Eberswalde

Telefon: 033 34 - 522 50

Fax: 033 34 - 222 04

Busverkehr Märkisch Oderland GmbH

Ernst-Thälmann-Straße 71

15344 Strausberg

Telefon: 033 41 - 47 83 10

Fax: 033 41 - 47 83 11

Busverkehr Oder-Spree GmbH

Postfach 1523

15505 Fürstenwalde

Telefon: 033 61 - 55 61 12

Fax: 033 61 - 55 61 20

Cottbusverkehr GmbH

Walther-Rathenau-Straße 38

03044 Cottbus

Telefon: 03 55 - 86 62 101

Fax: 03 55 - 228 41

VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH

Nach dem Horst 43

03238 Finsterwalde

Telefon: 035 31 - 65 00 50

Fax: 035 31 - 617 33

Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH

Johannsenstraße 12 - 17

14482 Potsdam

Telefon: 03 31 - 749 13 20

Fax: 03 31 - 749 14 30

Neißeverkehr GmbH

Dubraweg 47

03172 Guben

Telefon: 035 61 - 508 70

Fax: 035 61 - 50 87 27

Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH

Annahofer Straße 1a, Germendorf

16515 Oranienburg

Telefon: 033 01 - 699 211

Fax: 033 01 - 699 222

Ostprignitz-Ruppiner

Personennahverkehrsgesellschaft mbH

Perleberger Straße 64

16866 Kyritz

Telefon: 03 39 71 - 308 60

Fax: 03 39 71 - 713 98

Regionale Verkehrsgesellschaft

Dahme-Spreewald mbH

Nissanstraße 7

15926 Luckau

Telefon: 035 44 - 500 111

Fax: 035 44 - 50 01 15

Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH

Georgenstraße 22

10117 Berlin

Telefon: 030 - 654 868 33

Fax: 030 - 654 868 44

Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

PSF 1668 15206

Frankfurt (Oder)

Telefon: 03 35 - 56 48 632

Fax: 03 35 - 56 48 669

Strausberger Eisenbahn GmbH

c/o Stadtwerke Strausberg, PF 1150

15331 Strausberg

Telefon: 033 41 - 345 100

Fax: 033 41 - 345 420

Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH

Spremberger Straße 23

01968 Senftenberg

Telefon: 035 73 - 14790

Fax: 035 73 - 2385

Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH

Steinstraße 5

16303 Schwedt (Oder)

Telefon: 033 32 - 44 27 10

Fax: 033 32 - 44 28 01

Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Fritz-Zubeil-Straße 96

14482 Potsdam

Telefon: 03 31 - 66 14 100

Fax: 03 31 - 66 14 159

**Verkehrsbetriebe Brandenburg
an der Havel GmbH**

Upstallstraße 18

14772 Brandenburg an der Havel

Telefon: 033 81 - 53 41 00

Fax: 033 81 - 53 41 01

Verkehrsgesellschaft Belzig mbH

Brücker Landstraße 22
14806 Belzig
Telefon: 03 38 41 - 99 107
Fax: 03 38 41 - 99 100

Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH

Roßkaupe 6
01968 Senftenberg
Telefon: 035 73 - 66 52 21
Fax: 035 73 - 66 52 30

Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH

Wilsnacker Straße 48
19348 Perleberg
Telefon: 038 76 - 78 99 40
Fax: 038 76 - 78 99 42

Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH

Forststraße 16
14943 Luckenwalde
Telefon: 033 71 - 62 81 0
Fax: 033 71 - 62 81 23

**Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft (MIL)**

Henning-von-Tresckow-Straße 2 - 8
14467 Potsdam
Telefon: 03 31 - 866 84 40
Fax: 03 31 - 866 82 33

Staatskanzlei des Landes Brandenburg

Koordinierungsstelle für bürgerschaftliches Engagement

Heinrich-Mann-Allee 107

14473 Potsdam

Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

Telefon: 033 42 - 355 237

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
Telefon: 030/25 414-0
Telefax: 030/25 414-112
E-Mail: info@VBBonline.de
Internet: [**www.VBBonline.de**](http://www.VBBonline.de)

Verantwortlich:

Dipl.-Vw. Petra-Juliane Wagner
Telefon: 030/25 414-210
Telefax: 030/25 414-315

Autoren:

Dipl.-Vw. Petra-Juliane Wagner
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Stand: Mai 2012
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
www.VBBonline.de