

BürgerBus



BürgerBusse

im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste

5,- Euro Schutzgebühr







Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Die Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik haben ein Anrecht auf Mobilität mit Hilfe des öffentlichen Nahverkehrs. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) will dem gerecht werden und engagiert sich seit seiner Gründung für diese Mobilitätsbedürfnisse. Gemeinsam mit seinen Partnern, den Verkehrsunternehmen und den Gesellschaftern, den Ländern Berlin und Brandenburg, Landkreisen und kreisfreien Städten, feilt der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg an maßgeschneiderten Mobilitätsangeboten für den urbanen wie für den ländlichen Raum.

Seit April 2005 macht ein Mobilitätsmodell in Brandenburg von sich reden, das der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg gemeinsam mit vielen anderen Partnern aus der Taufe gehoben hat: der BürgerBus in Gransee. Der BürgerBus ist die nahverkehrliche Antwort auf die dringende Frage, wie angesichts des dramatischen Bevölkerungsrückganges, zukünftig öffentliche Mobilität im ländlichen Raum noch gewährleistet werden kann. Bis zum Jahr 2020, so die Prognosen, nimmt die Brandenburger Bevölkerung um 15 Prozent ab. Schon heute leben in einigen Regionen nur noch 20 Menschen pro Quadratkilometer – etwa so viel wie in Finnland. Angesichts dieser Entwicklung ist die Aufrechterhaltung des traditionellen Nahverkehrs mit Linienbussen in dünn besiedelten Regionen kaum noch finanzierbar.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg verfügt über ein fundiertes Wissen zum Thema Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum. Mit der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Initiative „Impuls 2005“ ging der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg der Frage nach: Wie kann es gelingen, auch auf schwach genutzten und daher unwirtschaftlichen Strecken eine Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen? Eines der konkreten Ergebnisse war die Einsicht, dass der BürgerBus in Brandenburg eine sinnvolle Antwort auf ländliche Anforderungen ist.

In Gransee haben die Bürgerinnen und Bürger vorgemacht, wie aus einer Idee ein Erfolgsmodell entsteht. Ein Kleinbus verbindet nun die Stadt und umliegenden Dörfer mit dem Bahnhof, der schnelle Verbindungen in die Zentren ermöglicht. Seit dem Start erreichen uns viele Anfragen von Interessierten aus anderen Teilen Brandenburgs und anderen Bundesländern: Verratet uns bitte euer Erfolgsrezept! Was müssen wir tun?

Mit diesem Leitfaden möchten wir Sie zur Nachahmung motivieren. Wir zeigen Ihnen, worauf es bei der Gründung eines BürgerBus-Vereins ankommt und wie die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg Sie in Ihrem bürgerschaftlichen Engagement unterstützen kann.

Öffentlich gewährleistete Mobilität im ländlichen Raum nach dem Granseer Modell ist undenkbar ohne bürgerschaftliches Engagement. Der BürgerBus steht und fällt mit der Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, sich ehrenamtlich zu engagieren. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für den öffentlichen Nahverkehr auf dem Land und fördern den Zusammenhalt zwischen den Menschen auf dem Land. Der BürgerBus ist Ausdruck von Solidarität und Engagement der Menschen für die eigene Region. Gransee macht es vor: Ob Arbeitslose, die die Gelegenheit zu einer sinnvollen Beschäftigung nutzen, Hausfrauen oder Rentner, die Freude haben, als ehrenamtliche Chauffeure tätig zu sein – sie alle leisten einen wichtigen Beitrag für die Verbesserung der Lebensqualität in ihrer Region.

Das Beispiel Gransee zeigt, dass jeder persönlich etwas bewegen kann. Bringen Sie die Mobilität in Ihrer Region auf Touren. Auf den Partner Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg können Sie bauen.

Wir wünschen Ihnen auf allen Wegen eine gute Fahrt!

Hans-Werner Franz
Geschäftsführer Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Inhalt

6

Erfahrungsbericht

8

BürgerBus

Der BürgerBus-Gedanke
Ehrenamt und Motivation

10

Rahmenbedingungen

Rechtliche Rahmenbedingungen
Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – Geschichtlicher Abriss
Pflichten des Betreibers – Inhalte des PBefG
Dienstplan – Fahrpersonalgesetz
Lenk- und Pausenzeiten – Fahrpersonalgesetz
Zuständigkeiten – Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-G)
Vereinsrecht
Haftung und Entschädigungen im Schadensfall
Geografische und demografische Rahmenbedingungen
Geografische Voraussetzungen
Kulturräumliche Voraussetzungen
Demografische Voraussetzungen – Bevölkerungsstruktur
Sonstige Rahmenbedingungen

15

Vorbereitung

Potenzialabschätzung
Nachfrage- und Bedarfsermittlung
Fahrer Verfügbarkeit
Angebotskonzepte
Vorbereitungen in Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen
Linienführung, Fahrplan und Genehmigung
Haltestellen
Fahrerhandbuch
Sonstiges



18

Umsetzung

Busfahren im Verein
Formalitäten
Vereinstätigkeiten
Motivation im BürgerBus-Verein
Eigene Konzession oder
Subunternehmer?
Finanzen
Das Fahrzeug
Versicherungsschutz
Fahrerinnen und Fahrer

24

Abrechnungen und Statistiken

25

Unterstützung

Landkreise
Verkehrsverbund Berlin-
Brandenburg
BürgerBus-Vereine

26

Marketing

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Internet
Fan-Artikel

27

Geschichtlicher Abriss des BürgerBusses

28

Anhang I

Ausgewählte Paragrafen und
Absätze aus dem Personen-
beförderungsgesetz (PBefG)
Auszug aus der Verordnung über
die Zulassung von Personen zum
Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-
verordnung – FeV)
Muster – Kooperations-
vereinbarung, Fahrerhandbuch
und Vereinssatzung
Kooperationsvereinbarung
Fahrerhandbuch
Vereinssatzung

49

Anhang II

1. Phase:
Potenziale und
Umsetzungschancen
2. Phase:
Sammeln der Truppen,
Konkretisierung des Gedankens
und Gründung des Vereins
3. Phase:
Jetzt wird es ernst –
Planungsdetails
4. Phase:
Aufnahme des Fahrbetriebs

Erfahrungsbericht

Gertrud Berlin ist nur eine der 400 Fahrgäste, die seit dem Frühjahr monatlich den BürgerBus nutzen. Anfang September wurde sie als tausendster Fahrgast mit einem Blumenstrauß vom BürgerBus-Verein und seinen Partnern, die bei der Umsetzung des Projekts mitgewirkt haben, begrüßt. Blumen gibt es zwar nicht zu jeder Fahrt, aber ein gemeinsames Liedchen wird schon mal geträllert oder ein Musikwunsch per Kassette beim Fahrer abgeliefert. Es herrscht durchaus eine familiäre Atmosphäre, wenn der Bus am Vormittag seine Runde dreht.

Der BürgerBus in Gransee fährt täglich 5 Touren



Gut Ding will Weile haben. Das gilt auch für neue Mobilitätsmodelle. Etwas zögerlich startete das Projekt BürgerBus im April 2005 – erst mit der Kontinuität und der Verlässlichkeit des Angebotes haben die Bürger die Vorteile der neuen Mobilität erkannt. Mit der kommunalen Verkehrsgesellschaft des Landkreises, der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG) als starken Partner und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als Koordinator und Vermittler ist es gelungen, den BürgerBus nun fest im Bewusstsein der Granseer sowie in den Köpfen der Bewohner im Umland zu verankern. Wie waren die Ausgangsbedingungen? In den neuen Bundesländern existierten bislang keine BürgerBusse. Vorbilder gab es nur in Holland und der alten Bundesrepublik, wo BürgerBusse seit 1985 für die Mobilität im ländlichen Raum sorgen. Aber bekanntlich lässt sich nicht alles eins zu eins von West nach Ost übertragen. Jede Region benötigt ihr eigenes, den Umständen angepasstes, Modell. Im Granseer Einzugsbereich wohnen rund 10.000 Menschen, davon lebt der überwiegende Teil nicht in der Stadt, sondern auf dem Land. Die Geschäfte für den täglichen Bedarf, Ärzte,

Behörden sowie Kultur- und Bildungseinrichtungen befinden sich meistens in der Stadt. Auch die Post, die Sparkasse und andere Banken sind in Gransee, nicht zu unterschätzen der zweimal wöchentlich stattfindende Markt. Wie sah es mit den öffentlichen Verkehrsangeboten für die Gemeinden um Gransee vor April 2005 aus? Der klassische Linienverkehr deckte nur Mobilitätsbedürfnisse im Rahmen des Schülerverkehrs ab, aufgrund des steigenden Lebensalters der Bevölkerung sinkt die Zahl der Autofahrer. Ein Taxi ist für viele zu teuer, auch Nachbarschaftshilfe ist nicht zu jeder Zeit möglich. So wurde nach einer Möglichkeit gesucht, ein öffentliches Verkehrsangebot zu schaffen, allerdings preiswerter als der große Linienbus. Im Rahmen des Projektes „Impuls 2005“ hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH gemeinsam mit der TU Berlin die Idee des BürgerBusses, die aus der Region kam, gemeinsam mit dem BürgerBus-Verein Gransee e.V. umgesetzt. Grünes Licht kam bald vom Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, das den ersten Bus förderte. Die Betriebskosten wurden von der Oberhavel-Holding übernommen.

Der BürgerBus fährt heute auf der Buslinie 835 der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH und ergänzt das Schülerverkehrsangebot – insgesamt werden täglich 5 Touren angeboten. Alle Fahrer sind ehrenamtlich tätig, der Führerschein Klasse B für den Pkw reicht aus, die ärztliche Untersuchung sowie der DEKRA-Test werden über die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH ermöglicht. Der Fahrpreis entspricht dem VBB-Tarif. Natürlich können im Bus auch weitere Fahrscheine zum VBB-Tarif erworben werden. Das Fahrzeug ist ein VW-Kombi mit acht Sitzplätzen. Gegenwärtig sind 14 Fahrer im Einsatz, alle fahren gern und freuen sich über jeden Fahrgast. Auf die Frage nach den Gründen für ihr bürgerschaftliches Engagement antworten sie: „Ich will noch nicht zum alten Eisen gehören“, „Autofahren macht mir Spaß“ oder „Ich will mich für meine Region stark machen“. Dies sind sicher gute Argumente, die die Idee stützen und hoffentlich auch wei-

teren Bürgern Mut machen, sich im BürgerBus-Verein zu engagieren. Sicher wird das BürgerBus-Modell nicht die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Brandenburg darstellen, es ist aber bestimmt eine Ergänzung zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten. In diesem Sinne ist es wünschenswert, bürgerschaftliches Engagement soweit wie möglich zu stärken.



**Einer von 14 Fahrern
des BürgerBus-Vereins
Granse**

BürgerBus

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat sich zum Ziel gesetzt, in dünn besiedelten Regionen des Landes Brandenburg öffentliche Mobilität aufrecht zu erhalten. So wurde durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 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. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat das Projekt bis heute begleitet und möchte nun die Gemeinden und Landkreise des Landes Brandenburg mit diesem Handbuch unterstützen und Mut machen, selbst einen BürgerBus-Verein zu gründen.

Der BürgerBus-Gedanke

„Bürger fahren für Bürger“ lautet das Motto der BürgerBus-Vereine. Folgender Gedanke steckt dahinter: Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gründen einen eingetragenen Verein, der eine öffentliche Buslinie mit einem – meist aus öffentlichen Mitteln – finanzierten Kleinbus betreibt. Der BürgerBus ist ein Projekt, das mit bürgerschaftlichem Engagement einen Mobilitätsbedarf deckt, wo ein regulärer Busbetrieb durch die öffentliche Hand nicht aufrecht erhalten 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. Der BürgerBus kann keine Alternative zum regulären ÖPNV-Angebot sein.

Gleichzeitig ist der BürgerBus Linienverkehr. Ziel des BürgerBusses ist es, dem Verkehrsbedürfnis 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, ist es empfehlenswert, BürgerBus-Linien in die einheitliche Tarifstruktur des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zu integrieren. 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 ehrenamtliche Engagement der Fahrerinnen und Fahrer. Die klassische Einsatzmöglichkeit des BürgerBusses sind die Zeiten, an denen ein Mangel an Fahrangeboten herrscht, nämlich zwischen und nach den Schulbusfahrten morgens und am Mittag. 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 ehrenamtlich für seine Region zu engagieren. Der BürgerBus-Verein kann den lokalen Zusammenhalt und den Gemeinsinn in der Bevölkerung fördern.

Ehrenamt und Motivation

Der BürgerBus lebt vom ehrenamtlichen Engagement der Fahrerinnen und Fahrer. Deshalb ist es wichtig, die verschiedenen Ziele von Vereinen und die damit verbundenen unterschiedlichen Motivationen ihrer Mitglieder zu kennen:

- Karitative Ausrichtung (zum Beispiel Alten- und Krankenpflege, Waisenhäuser)
- Gefahrenabwehr (zum Beispiel Seenotrettung, Freiwillige Feuerwehr, Bergwacht)
- 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 Lobby- und Fördervereine)

Für einen BürgerBus-Verein stehen vor allem zwei der oben genannten Aspekte besonders im Vordergrund:

Die **karitative Ausrichtung**, das Bedürfnis, Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu unterstützen und ihnen zu mehr Lebensqualität zu verhelfen. Dieser Aspekt wird vorwiegend gespeist aus dem Bedürfnis nach gesellschaftlicher Anerkennung und gelebter Nächstenliebe. Als zweiter Aspekt ist die **Geselligkeit** in der **Gemeinschaft mit Gleichgesinnten** wichtig. Ein lebendiges und attraktives Vereinsleben spielt daher bei der Gründung eines BürgerBus-Vereins eine erhebliche Rolle.

Eine erfolgreiche Arbeit eines BürgerBus-Vereins liegt also darin, zu wissen, worin die Motivation der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer besteht, wie man die Mitglieder langfristig an den Verein binden kann und wie man ihnen Anerkennung für das Engagement verschafft.

Ein aktives Vereinsleben und eine öffentliche Würdigung der ehrenamtlichen Tätigkeit über Berichte in der lokalen Presse oder Einladungen durch den Bürgermeister oder den Landrat, stärken den Gemeinschaftssinn und die Motivation der Mitglieder.



**Die Fläming-Skate
beim Kloster Zinna**

Rahmenbedingungen

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 denjenigen Rahmenbedingungen, die vom Standort eher unabhängig sind, zählen die rechtlichen Vorgaben. 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

Die rechtlichen Regelungen für die Einrichtung eines BürgerBusses beziehen sich zum Teil direkt auf die 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 gewesen 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 § 9 des damaligen Gesetzes mit dem neuen Grundgesetz (Artikel 12: Freiheit der Berufswahl) fest, sodass 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 § 1 definiert, was öffentliche Personenbeförderung bedeutet. Dem PBefG unterliegen „sämtliche entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderungen von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) 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 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. Besonders erfolgreich waren in den letzten 20 Jahren BürgerBus-Vereine, die als „Subunternehmer“ des regionalen Verkehrsunternehmens gearbeitet haben. Damit übernimmt dieser 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, der mitfahren möchte, muss mitgenommen werden, sofern die Beförderungsbedingungen ein-

gehalten werden und dies mit dem eingesetzten Fahrzeug möglich ist.

- **Tarifpflicht (§ 39 PBefG)**
Die Tarifpflicht sagt aus, dass auch die Fahrtentgelte im Linienverkehr genehmigt werden und dem Fahrgast vor Antritt der Fahrt bekannt sein müssen.
- **Fahrplanpflicht (§ 40 RBefG)**
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.

Der BürgerBus-Verein muss als erstes den Inhaber der Liniengenehmigung beziehungsweise -konzession davon überzeugen, dass er in der Lage ist, diesen vier Pflichten durchgehend nachzukommen. Die größten Bedenken hat der Konzessionsinhaber erfahrungsgemäß mit der Betriebspflicht. Um einen Nahverkehrsbetrieb davon zu überzeugen, dass sich nach Betriebsaufnahme einer BürgerBus-Linie stets ein freiwilliger Fahrer findet, benötigt der BürgerBus-Verein eine große Anzahl von zugelassenen Fahrern und eine gut organisierte und nachvollziehbare Fahrereinteilung.

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 regelt in § 48 der FeV die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, diese gilt ausdrücklich auch für Fahrer von Linienverkehr 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**
- 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)
- Besuch eines **Erste-Hilfe-Kurses**
- **Lichtbild**
- gegebenenfalls muss der alte Führerschein gegen einen **EU-Führerschein** eingetauscht werden

Wenn diese Nachweise vollständig erbracht sind, wird der P-Schein ausgegeben. Dabei wird die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für eine Dauer von nicht mehr als fünf Jahren, längstens jedoch bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres ausgestellt. Sie wird auf Antrag des Inhabers jeweils bis zu fünf Jahre 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 ableisten. Vor allem im Sinne der

Sicherheit der Fahrgäste und im Hinblick auf die Tatsache, dass der Konzessionsträger dies ebenfalls verlangen wird, ist dies wichtig. 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, ohne dazwischen liegende Ruhezeit, hinter sich hat, 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 in Brandenburg. Zum 1. Januar 2005 wurde das Gesetz geändert. Die Zuständigkeit für die Finanzierung des ÖPNV, ausgenommen Schienenverkehr, wurde auf die Landkreise übertragen. 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: das Vereinsrecht und die Haftung und Entschädigung im Schadensfall.

Vereinsrecht

Die rechtliche Grundlage des BürgerBus-Vereins ist in den §§ 21 bis 79 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) geregelt. Hier empfehlen wir unbedingt die rechtliche Form eines eingetragenen Vereins, 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 Schadens-

fall. Einerseits ist es sinnvoll, dass der Verein für diesen Fall eine freiwillige Unfallversicherung abschließt. Andererseits besteht die Pflicht, dass der BürgerBus-Verein sich zur Mitgliedschaft in einer Berufsgenossenschaft verpflichtet. In diesem Fall wäre die Absicherung des Fahrers auch über die Berufsgenossenschaft möglich.

Der Gutshof mit dem aus dem 15. Jahrhundert stammenden Schloss bilden das Zentrum des Dorfes Liebenberg



Haftung und Entschädigungen im Schadensfall

Eine der ersten Fragen, die Anwärter als neue, ehrenamtliche 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 Straßenverkehrsgesetz (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 Liniengenehmigung 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 und dem Mitglied weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist (vergleiche 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.

Geografische und demografische Rahmenbedingungen

Da es das Ziel einer Buslinie ist, für Mobilität entsprechend der Nachfrage zu sorgen, spielen bei der Planung einer Buslinie mehr noch als die rechtlichen, die geografischen und demografischen Rahmenbedingungen eine entscheidende Rolle. Für die individuelle Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr sieht das PBefG den Taxi- und Mietwagenverkehr vor. Ziel des BürgerBusses ist es, selbst in schwach besiedelten Gebieten eine Bündelung der Verkehrsnachfrage zu erreichen.

Geografische Voraussetzungen

Unter den geografischen – oder auch naturräumlichen – Voraussetzungen sind die natürlichen örtlichen Voraussetzungen zusammengefasst. Damit sind natürliche Grenzen gemeint. 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 müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

Kulturräumliche Voraussetzungen

Der Übergang zwischen natur- 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. Meistens haben die kulturräumlichen Faktoren jedoch weniger begrenzenden, sondern eher verbindenden Charakter. Dazu gehören beispielsweise Brücken, Fähren, Tunnel, Straßen – oder Siedlungen selbst.

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: Einerseits ist der BürgerBus innerörtlicher Zubringer für Wohngebiete am Rande der Stadt. Andererseits dient er als Anbindung außen liegender Gemeinden, Dörfer oder Gemeindeteilen an das regionale Zentrum.

Demografische Voraussetzungen – Bevölkerungsstruktur

Sehr eng verknüpft mit den kulturräumlichen Rahmenbedingungen sind die demografischen 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 8.000 bis 10.000 Einwohnern realisierbar ist. Erfahrungsgemäß ist die Bereitschaft, sich ehrenamtlich zu betätigen, stark abhängig vom lokalen sozialen Gefüge und besonders davon, welchen Stellenwert freiwilliges Engagement vor Ort hat. Diese Größen sind nur sehr schwer zu messen. Nichtsdestotrotz sind sie von großer Bedeutung für den Verein.

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 die gelungene Einführung 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 das Projekt BürgerBus in den ersten zwei bis drei Jahren aufzubauen 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 sehr beim Aufbau eines BürgerBus-Projektes.

Notwendig ist es auch, das örtliche Nahverkehrsunternehmen davon zu überzeugen, die konzessionsrechtliche Verantwortung zu übernehmen. Der Geschäftsführer des Unternehmens muss deshalb für den Einsatz von alternativen Angebotsformen offen sein. Außerdem sollte der für den Öffentlichen Personennahverkehr zuständige Landkreis bereit sein, einen BürgerBus-Betrieb mit zu finanzieren.

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

Die St. Marienkirche ist das dominierende Bauwerk der historischen Altstadt von Bernau



Vorbereitung

Potenzialabschätzung

Ein wichtiger Bestandteil der Planungen in der Anfangsphase eines BürgerBusses ist die Potenzialabschätzung. Diese dient der Absicherung und als Argumentationshilfe gegenüber den Nahverkehrsbetrieben und dem Landkreis.

Nachfrage- und Bedarfsermittlung

Ausgehend von den vorhandenen geografischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen wird hierbei in einem ersten Schritt der Mobilitätsbedarf der im Einzugsbereich einer denkbaren BürgerBus-Strecke 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.

Wenn die erste Nachfrageabschätzung ergibt, dass die Möglichkeit besteht, eine BürgerBus-Linie einzurichten, dann sollte in einer zweiten Nachfrageermittlung die Datenerfassung nochmals verfeinert werden. 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. Der Einsatz von freiwilligen Fahrerinnen und Fahrern beim BürgerBus erfolgt auf rein freiwilliger Basis, es besteht keine Verpflichtung. 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, ehrenamtlich 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 tageszeitlichen Randlagen zielgruppenspezifische Fahrten.



Angebotskonzepte

Aus der Nachfrageabschätzung und nach Berücksichtigung der Fahrer Verfügbarkeit ergibt sich die Grundlage für ein Angebotskonzept. Die mit Abstand wichtigste und größte Zielgruppe deutscher BürgerBusse sind Senioren und vor allem Seniorinnen. Alle demografischen 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 BürgerBus-Fahrer geben wird, da sich diese zum großen Teil aus der Gruppe der Vorruheständler bilden. Unter Berücksichtigung sich weiter verteuender 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 zumeist das Basisangebot des Öffentlichen Nahverkehrs 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 müssen möglichst bald mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Die geplante Linie muss dabei nicht zwangsläufig die klassische eindimensionale 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 Kilometer 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 den Zeitlücken auf bestehenden Linien oder Teillinien zu fahren. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass diese Linien bereits vom LBV genehmigt sind und daher eine Zustimmung der BürgerBus-Linie wesentlich einfacher ist. Außerdem sind diese Linien in der Bevölkerung bereits bekannt. Nach Abstimmung mit 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 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?



**Wasserschloss in
Fürstlich Drehna**

Fahrerhandbuch

Ebenfalls in Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen erfolgt die Abstimmung über die Einzelheiten der Fahrereinweisung und die Inhalte des Fahrerhandbuches,

das die Anweisungen in schriftlicher Form bündelt. Das Muster eines Fahrerhandbuchs befindet sich im Anhang auf Seite 36.

Sonstiges

Wenn alle diese Hürden genommen sind, steht auf der betriebsplanerischen Seite der Inbetriebnahme nichts mehr im Weg. Dennoch werden wegen der Vollständigkeit 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.
- Eine Tariftabelle für die gängigsten Strecken erleichtert den Fahrern den Verkauf der Fahrscheine erheblich.
- Um die Entwicklung der Nachfrage nachvollziehen zu können, ist es 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. Ein entsprechendes Informationsblatt sollte dem Fahrtenbuch beiliegen.

Umsetzung

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die Vorbereitungen genannt wurden, die im Vorfeld und bei der Planung eines BürgerBusses eine wesentliche Rolle spielen, sollen in diesem Kapitel diejenigen Aspekte und Aufgaben aufgezeigt werden, die während der Einrichtung und später im Betrieb wichtig sind.

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 auch 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.

Formalitäten

Die rechtliche Basis für einen Verein liefert das Bürgerliche Gesetzbuch, §§ 21 bis 79. Es gibt zahlreiche Bücher, die detailliert über Vereinsgründungen informieren. Wir empfehlen ausdrücklich die Anschaffung eines solchen Ratgebers zur Vereinsgründung und beschränken uns an dieser Stelle auf einige wenige Aspekte. Eine Muster-satzung für die Gründung eines BürgerBus-Vereins befindet sich im Anhang auf Seite 46. Da nicht eingetragene Vereine nicht rechtsfähig sind, sollen BürgerBus-Vereine die Form des eingetragenen Vereins (e.V.) wählen. Immer wieder

taucht auch die Frage auf, ob es sinnvoll sei, die Gemeinnützigkeit zu erwirken. Die meisten BürgerBus-Vereine haben sich gegen die Gemeinnützigkeit entschieden. Die Vorteile, die der BürgerBus-Verein damit erreicht, sind gering im Vergleich zu den Nachteilen, die die Gemeinnützigkeit nach sich zieht, beispielsweise eine wesentlich umfangreichere Buchhaltung. Gleichzeitig verfügen aber viele der BürgerBus-Vereine über eine Satzung, die eine Gemeinnützigkeit ohne große Satzungsänderung erlauben würde.

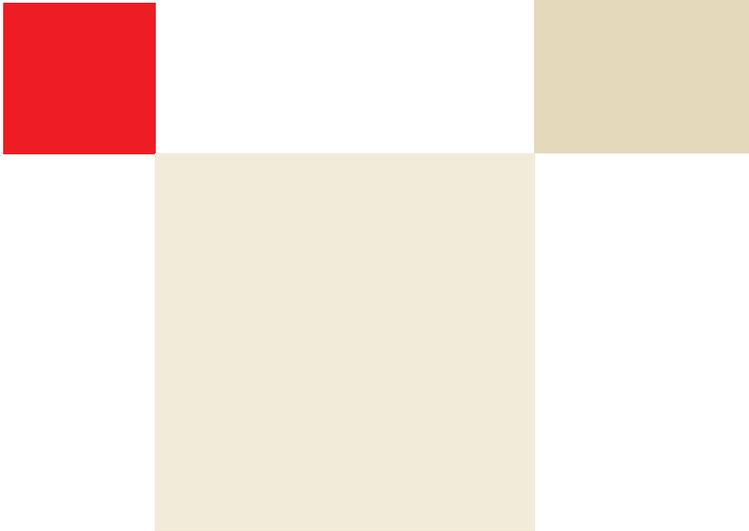
Vereinstätigkeiten

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
- 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 zum regulären Linienverkehr, in dem ein angestellter Busfahrer gegen Entlohnung seine Arbeitskraft zur Verfügung stellt, arbeiten die Fahrerinnen und Fahrer eines BürgerBusses auf ehrenamtlicher Basis, also freiwillig und unentgeltlich. 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 die Motive außer Acht gelassen, besteht die Gefahr, dass die freiwilligen Fahrer ihre Motivation verlieren und ihre Mitarbeit im Verein beenden.

Wie bereits dargestellt, gibt es eine ganze Reihe unterschiedlicher Beweggründe, sich ehrenamtlich 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 wirtschaftlichen, 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 größeren Teil aus dem Vereinsleben. Diese „sekundäre Motivation“ ist sehr viel weniger anfällig für Motivationsverluste durch Leerfahrten – 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 und 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 muss 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 der Hartz-IV-Gesetzgebung, so genannte Ein-Euro-Kräfte, als Fahrer für den BürgerBus-Verein zu nutzen. Dagegen sprechen 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 Ehrenamtler und die über die Arbeitsagentur für Arbeit 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 gutem 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?

Theoretisch besteht die Möglichkeit, dass der BürgerBus-Verein eine eigene Genehmigung beziehungsweise Konzession nach PBefG beantragt. Um als eigenständiges Busunternehmen fahren zu dürfen, müssen allerdings eine Reihe Voraussetzungen erfüllt werden. 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 etwa 60 Stunden umfasst und etwa 500,- Euro kostet. Darüber hinaus wird dann der BürgerBus als eigenständiges Busunternehmen in die Struktur der Brandenburger Verkehrsunternehmen eingebunden, was für ihn einen erheblichen Mehraufwand bedeutet. Eine solche Entscheidung hat auch versicherungsrechtliche Folgen. Die Tatsache, dass bis auf einen BürgerBus-Verein – in Rehburg-Loccum in Niedersachsen – alle anderen BürgerBusse in Deutschland in Kooperation beziehungsweise als Subunternehmer des örtlichen Verkehrsunternehmens fahren, zeigt, dass diese Variante offensichtlich vorteilhaft ist. Das hat jedoch zur Folge, dass das örtliche Nahverkehrsunternehmen davon überzeugt werden muss, einen BürgerBus zu unterstützen und die konzessionsrechtliche Verantwortung zu übernehmen. Dabei sind drei wichtige Aspekte zu berücksichtigen:

1. Da das Angebot des BürgerBusses eine Extraleistung im Nahverkehr ist, die zusätzliche Qualität in der Region schafft und über die festgelegten Aufgaben des Nahverkehrsunternehmens hinausgeht, muss die Finanzierung durch den Landkreis zusätzlich erfolgen. Bestmöglich erfolgt dies über das örtliche Nahverkehrsunternehmen, das den entsprechenden Betrag an den BürgerBus-Verein weiterreicht. Das bedeutet, dass im Vorfeld bei den Verhandlungen mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen die Finanzierungsfrage mit dem Landkreis als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr abgestimmt werden muss.
2. Das Nahverkehrsunternehmen, mit dem in einer späteren Phase Fahrstrecke und -pläne abgestimmt werden müssen – weil es als Konzessionsinhaber rechtlich verantwortlich gegenüber dem LBV ist – 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 verantwortlich ist, wird es sich nur von einem garantiert durchgehenden BürgerBus-Betrieb überzeugen lassen, wenn der BürgerBus-Verein über – je nach geplanter Strecke – mindestens 15 besser noch 25 Fahrer verfügt.

Um das Nahverkehrsunternehmen davon zu überzeugen, eine BürgerBus-Linie einzurichten, muss bereits im Vorfeld eine Potenzialabschätzung vorgenommen werden. Im Rahmen der genauen Linien- und Fahrplanfestlegung sollte diese mit konkreten Nachfrage- und Bedarfzahlen zur Potenzialanalyse weiterentwickelt werden. In die abzuschließende Kooperationsvereinbarung zwischen Nahverkehrsunternehmen und BürgerBus-Verein sind alle Verpflichtungen, die die Kooperationspartner eingehen, festzuhalten. Folgende Liste soll dabei zur Orientierung dienen:

- Fahrscheine
- Fahrgeldeinnahmen
- Abrechnungsmodalitäten
- Eventuell Finanzierung des Vereins
- Fahrzeugwartung und –instandsetzung
- Betriebsstoffe
- Ersatzfahrzeug
- Eventuell Versicherungen
- Gebühren

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 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 eine Teilnahme an einem bewährten Tarif- und Vertriebssystem, sondern ermöglicht den Nutzern alle anderen öffentlichen Nahverkehrsangebote wahrzunehmen.



**Das Schloss
Hubertusstock in
der Schorfheide**

Finanzen

Die Einrichtung eines BürgerBusses besteht nicht nur in der Anschaffung eines geeigneten Busses. Im laufenden Betrieb fallen neben den Kosten für Kraftstoff und Reinigung auch Wartungs- und Instandhaltungskosten an. Die Finanzierung muss mittels eines Finanzplanes 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 wichtig, bereits zu Beginn der Überlegungen zur Einrichtung eines BürgerBusses Kontakt zu den entsprechenden Stellen im Landkreis aufzunehmen. Auf Seiten der Politik sind insbesondere die Landkreisabgeordneten und der Landrat, auf der Verwaltungsseite sind das die ÖPNV-Beauftragten der Landkreise.

Bei der Finanzplanung ist davon auszugehen, dass sich der BürgerBus-Betrieb trotz geringer Betriebskosten finanziell nicht selber tragen kann. Die ersten Erfahrungen aus Gransee zeigen, dass mit einem jährlichen Kostenzuschuss in Höhe von 15.000,- bis 20.000,- Euro gerechnet werden muss. Den größten Anteil – bis zu einem Drittel – der benötigten Mittel machen dabei die Betriebsstoffe – zum Beispiel Benzin und Schmiermittel – aus, gefolgt von den Kosten, die durch Instandhaltung, Wartung und Pflege des Fahrzeugs entstehen. Die Höhe für die Fahrzeughaftpflichtversicherung kann stark variieren. Auf jeden Fall soll-

te man anstreben, 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 lokalen Kooperationspartner für die Pkw-Haftpflichtversicherung kann eventuell auch eine Regelung zur Bereitstellung eines Ersatzfahrzeugs getroffen werden, falls der BürgerBus einmal nicht fahrtüchtig sein sollte. Bei Reparaturen oder einer größeren Inspektion sollte jedoch genügend Geld für die Miete eines Ersatzfahrzeuges eingeplant werden. Dank der Kooperation mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg können die Verbundfahrtscheine vom Nahverkehrsunternehmen sowie das Informationsmaterial, das für die Öffentlichkeitsarbeit relevant ist, vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bezogen werden. Mit dem Nahverkehrsunternehmen ist zu klären, wer die Kosten für den Erwerb der Personenbeförderungsscheine für die ehrenamtlichen Fahrer übernimmt.

Kosten (Soll):

- 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
- Aufwändungen für Fahrer, zirka 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
- Notfallhandy für den Bus

Einnahmen (Haben):

- Verkauf von Fahrscheinen
- Erstattungen für den Transport Schwerbehinderter
- Vermietung von Werbeflächen auf dem Bus, auf Fahrkarten und Fahrplänen
- Zuschüsse der Stadt, des Kreises oder der Gemeinde
- Mitgliedsbeiträge, Aufnahmegebühren



Das Fahrzeug

Als BürgerBus-Fahrzeug 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 Nordrhein-Westfalen (NRW) befindet sich das Fahrzeug im Eigentum des Nahverkehrsunternehmens, während beispielsweise der BürgerBus in Gransee dem BürgerBus-Verein gehört. Der BürgerBus in Gransee wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) gefördert.

Da die Kraftstoffkosten einen wesentlichen Teil der Betriebskosten ausmachen, ist es sinnvoll, ein Fahrzeug zu wählen, das möglichst wenig Benzin verbraucht – auch wenn es in der Anschaffung etwas mehr kostet. So sind in NRW bereits die ersten BürgerBusse mit Erdgasantrieb und bereits seit längerer Zeit auch mit Biodiesel-Aggregat unterwegs. Sollte die Förderung eines Fahrzeugs durch das Land nicht möglich sein, gibt es immer noch die Möglichkeit, andere BürgerBus-Vereine zu befragen, ob bei ihnen in nächster Zeit ein Fahrzeugwechsel ansteht. Die alten Fahrzeuge sind in der Regel in brauchbarem Zustand und sehr viel günstiger zu beschaffen, als ein neues Fahrzeug. Alternativ besteht vielleicht auch die Möglichkeit, in der Region einen gebrauchten Kleinbus zu bekommen, der für den BürgerBus-Betrieb aufgerüstet werden kann. Woher auch immer das Fahrzeug stammt, über folgende **Ausstattungsmerkmale** sollte es verfügen:

- **Liniennummern- und Zielanzeige**, damit die Fahrgäste erkennen, wohin der Bus fährt
- **ein abgesenkter Einstieg** auf Höhe der Beifahrertür
- die Einstiegstür sollte vom Fahrersitz aus automatisch zu bedienen sein
- die Sitze sollten durch einen **Mittelgang** erreichbar sein, von dem aus jeder Fahrgastsitzplatz einzeln und bequem zu erreichen ist
- der Innenraum sollte geräumig genug sein, sodass nicht alle Fahrgäste aussteigen müssen, um den aussteigenden Personen Platz zu machen
- die Innenraumhöhe sollte so hoch sein, dass ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich ist
- jeder Fahrgastsitz muss über einen **(Automatik-)Gurt** verfügen
- der Fahrer sollte über einen **zweiten Innenspiegel** den Fahrgastraum beobachten können
- Eine **Fahrgastraumbeleuchtung** erhöht den Komfort und die Sicherheit. Sie verursacht kaum Kosten
- Außenwerbung in eigener Sache: Der Bus soll als BürgerBus erkennbar sein. Damit lässt sich der Bekanntheitsgrad erhöhen
- **Kindersitze und -keile** sollten immer mitgeführt werden
- beheizte und elektrisch einstellbare Rückspiegel
- Klimaanlage sind in vielen Autos inzwischen Standardausrüstung. Der Einbau einer Standheizung stellt bei der Anschaffung und dem Unterhalt einen Kostenfaktor dar, den es zu berücksichtigen gilt

**Das Herrenhaus
in Kleßen**



Versicherungsschutz

An erster Stelle steht beim BürgerBus die **Kfz-Haftpflichtversicherung**. Diese deckt seit der Änderung des Schadenersatzrechts 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 befinden muss, 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 Schaden-**

ausgleich der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (KSA) möglich, wie es auch bei anderen kommunalen Einrichtungen, beispielsweise der Freiwilligen 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. Da die Fahrzeughaftpflichtversicherung nicht in allen Fällen auch Schäden übernimmt, die dem Fahrer entstanden sind, ist es außerdem sinnvoll, eine separate **Unfallversicherung für die Fahrer** abzuschließen. Und das gilt auch, obwohl der BürgerBus-Verein als Anbieter von Verkehrsdienstleistung Mitglied in der **Berufsgenossenschaft** werden muss. Zuständig für den BürgerBus-Verein ist die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Der Abschluss einer **Rechtsschutzversicherung** ist nicht unbedingt notwendig. Ob sie sinnvoll ist oder nicht, muss je nach Situation entschieden werden.

Fahrerinnen und Fahrer

Für den BürgerBus-Verein sind die ehrenamtlichen 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

- zwischen 21 und 69 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)
- eine Untersuchung der Leistungs- und Reaktionsfähigkeit (Dekra/TÜV) sowie
- eine Bescheinigung über einen Erste-Hilfe-Kurs vorlegen.
- Für den Ausweis wird ein Lichtbild benötigt.

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 die Bustechnik eingewiesen. Hierbei sind der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und das örtliche Nahverkehrsunternehmen als Kooperationspartner gefragt. Die Fahrer erhalten ein „Fahrerhandbuch“ in dem die wesentlichen Aspekte und Themen der Schulungen noch einmal zum Nachlesen festgehalten sind. 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 Hotel
Springbachmühle
in Belzig**



Unterstützung

Landkreise

Da die Finanzierung des nicht schienengebundenen Nahverkehrs nach der letzten Anpassung (2005) des ÖPNV-Gesetzes in Brandenburg direkt über die Landkreise erfolgt, ist es wichtig, den jeweiligen Landkreis von der Notwendigkeit eines BürgerBusses zu überzeugen. Dazu wird ein gutes Konzept benötigt, das bei weiterer Unter-

stützung mit Abrechnungen und Statistiken angereichert werden sollte. Eine Erfolgskontrolle ist damit später auch sehr viel besser möglich. Um die Unterstützung durch den Landrat und den Kreistag zu erhalten, sollte darauf geachtet werden, eine möglichst fraktionsübergreifende Unterstützung für das BürgerBus-Projekt zu erlangen.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Mit seiner Kompetenz und seinen Kontakten sowie seinem langjährigen Erfahrungsschatz ist der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als Wegbereiter für den ersten BürgerBus in Brandenburg ein kompetenter Partner. Er ist wesentlicher Ansprechpartner für Brandenburger BürgerBus-

Initiativen, kann den BürgerBus-Verein konzeptionell unterstützen und ist Koordinator für das gesamte Partnerschaftsmanagement. Außerdem steht der VBB bei Verhandlungen mit den Nahverkehrsunternehmen, gegenüber dem LBV und den Landkreisen bei.

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. BürgerBus-Vereine in Brandenburg können sicherlich von den Erfahrungen des BürgerBusses in Gransee profitieren. Allein mit den rund 60 Vereinen in Nordrhein-Westfalen

steht ein großer Pool an langjährigen Erfahrungen zur Verfügung. Auf Landesebene sollte zudem über Patenschaften hinaus die Bildung eines regionalen Netzwerkes, vergleichbar mit dem NRW-Dachverband „Pro BürgerBus NRW“, angestrebt werden. Langfristig wäre zu wünschen, dass ein solcher Landesverband BürgerBus-Initiativen im Land Brandenburg zu einer ähnlichen rechtlichen Absicherung verhelfen kann, wie dies in Nordrhein-Westfalen möglich war.



Marketing

Das Motto „Tue Gutes und sprich darüber“ gilt in besonderem Maße auch für BürgerBus-Vereine. Ob der BürgerBus ein Erfolg wird, ist maßgeblich davon abhängig, ob er in der breiten Öffentlichkeit bekannt wird. Da BürgerBusvereine oft über keine angemessenen finanziellen Mittel verfügen, um zum Beispiel mit Anzeigen in Tageszeitungen oder mit Hilfe von Plakaten für den BürgerBus zu werben, kommt dem Marketing und der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (PR) eine zentrale Bedeutung zu. Abgesehen von diesem finanziellen Argument, wirken „Werbung“ (zum Beispiel per Anzeigenschaltung) anders als PR-Maßnahmen. PR zielt darauf, die Glaubwürdigkeit und Qualität des Projektes zu transportieren, mit Argumenten zu überzeugen und zu informieren. Die Medienbotschaft lautet: Der BürgerBus ist eine gute Sache. Es lohnt sich mitzumachen. Jeder positive Medienbericht erhöht nicht nur den Bekanntheitsgrad, sondern ist ein Imagegewinn.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (PR)

Alle Marketing- und PR-Maßnahmen haben das Ziel, über den BürgerBus zu informieren, den BürgerBusgedanken in der Bevölkerung zu verankern, den Bekanntheitsgrad kontinuierlich zu steigern und das Image zu pflegen. Gerade weil der BürgerBus-Verein auf das freiwillige Engagement angewiesen ist, sollte der BürgerBus perspektivisch ein hohes öffentliches Ansehen besitzen. Wird das Projekt in den Medien öffentlich gewürdigt, sind die Ehrenamtlichen stolz, dass sie „dabei“ sind. Auch Sponsoren engagieren sich nur dort, wo ihnen die öffentliche Resonanz sicher ist und das Image stimmt. Umso besser das Image eines Projektes, desto höher ist die Chance, Sponsoren zu finden.

Über die Presse, den Hörfunk und das Fernsehen erreicht man die breite Bevölkerung und damit alle relevanten Zielgruppen auf einen Schlag: die Fahrgäste, potentielle ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer, Sponsoren und politische Entscheider. Damit der BürgerBus im Bewusstsein der Bürger verankert wird, ist es wichtig, kontinuierlich aktuelle Anlässe zu schaffen, damit die Medien regelmäßig berichten. Die Medien kommen nur, wenn es etwas Neues zu berichten gibt. Als „aktuelle Anlässe“ eignen sich Vertragsunterzeichnungen, die Vereinsgründung, der Start des BürgerBus,

die Begrüßung des x-tausenden Fahrgastes, ein Tag der offenen Tür. Zu den klassischen Maßnahmen der Pressearbeit gehört, die Journalisten zu diesen Ereignissen einzuladen und das Verfassen sowie Verschicken einer Pressemitteilung. Dafür muss ein aktueller Presseverteiler aufgebaut werden. Besonders wichtig ist die Berücksichtigung der lokalen Presse, einschließlich der Amts- und Anzeigenblätter. Sie haben oftmals in der Region einen hohen Verbreitungsgrad. Selbstverständlich lassen sich auch vereinsexterne Anlässe wie Stadt- oder Gemeindefest dazu nutzen, um das Thema „BürgerBus“ in den Medien zu platzieren. Auf solchen Veranstaltungen kann der BürgerBus-Verein nicht nur Sonderfahrten für Besucher des Festes, sondern auch PR-Fahrten mit lokaler Prominenz realisieren. Übrigens bedürfen auch solche Sonderfahrten einer behördlichen Genehmigung als Sonderverkehr und sind mit den örtlichen Nahverkehrsunternehmen zu vereinbaren. Wer den BürgerBusverein überregional bekannt machen möchte, sollte sich ein nationales oder gar internationales Projekt ausdenken, zum Beispiel der Besuch eines anderen BürgerBus-Vereins. Die Einbindung von Prominenten steigert im allgemeinen immer die Medienresonanz, da der Nachrichtenwert einer Pressemitteilung dadurch wesentlich erhöht wird.

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. Die Webseite kann auch vereinsintern genutzt werden. Bei der Erstellung der Website kann der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ebenso behilflich sein

wie bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und dem Marketing. 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 Merchandising betreiben. 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 Kaffeetassen und Kugelschreiber beschränken.

Geschichte

- 1939** erste Projekte in Großbritannien mit ehrenamtlichen Fahrern
- 1966** Das „voluntary transport scheme“ 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 ehrenamtlich betriebene Verkehr 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.
- 04.03.1985** Auf Initiative des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums wurde in den westfälischen Gemeinden Heek und Legden der erste BürgerBus Deutschlands ins Leben gerufen.
- 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** In Moltzow (Mecklenburg-Vorpommern) wurde der erste BürgerBus-Verein in Ostdeutschland gegründet. Er fuhr neun Gemeinden an. Der Betrieb musste jedoch 1999 wieder eingestellt werden.
- April 2004** Gründung des ersten BürgerBus-Vereins im Land Brandenburg in Gransee, Landkreis Oberhavel
- 14.02.2005** offizielle Übergabe des ersten BürgerBusses durch den Brandenburger Verkehrsminister Frank Szymanski in Gransee
- 01.04.2005** Inbetriebnahme der ersten BürgerBus-Linie in Gransee



**Gut Hesterberg im
brandenburgischem
Lichterberg**

Anhang I

Ausgewählte Paragrafen 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 (Obussen) 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
 1. mit Personenkraftwagen, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;
 2. 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

1. Wer im Sinne des § 1 Abs. 1
 1. mit Straßenbahnen,
 2. mit Omnibussen,
 3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) oder
 4. mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (§ 46)

Personen befördert, muss 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 Anlagekapitals 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 zugute kommen, 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 Obussen 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

1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und
2. 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.

2. 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 schienengebundenen und den nichtschienengebundenen Verkehr sowie für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden.

3. 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.

4. 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 errechnen hätte.

5. 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 Ferienzweck-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

1. Krankenkraftwagen der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei sowie der Truppe und des zivilen Gefolges der anderen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes,
2. Krankenkraftwagen des Katastrophenschutzes, wenn sie für dessen Zweck verwendet werden,
3. 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

1. die nach § 6 für das Führen des Fahrzeugs erforderliche EU- oder EWR-Fahrerlaubnis besitzt,
2. 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,
3. seine geistige und körperliche Eignung gemäß § 11 Abs. 9 in Verbindung mit Anlage 5 nachweist,
4. nachweist, dass er die Anforderungen an das Sehvermögen gemäß § 12 Abs. 6 in Verbindung mit Anlage 6 Nr. 2.2 erfüllt,
5. 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,
6. -falls die Erlaubnis für Krankenkraftwagen gelten soll - einen Nachweis über die Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe nach § 19 beibringt und
7. -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 Inhabers 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 BürgerBus-Vereine in Nordrhein-Westfalen. Sie wurden lediglich an die veränderten Rahmenbedingungen im Land Brandenburg angepasst. Zum Zwecke der Veröffentlichung in diesem Handbuch BürgerBus wurden sie freundlicherweise vom NRW-BürgerBus-Dachverband „Pro BürgerBus NRW“ zur Verfügung gestellt. Die Originalmuster können von dort bezogen werden.

Die hier vorliegenden Muster entstanden darüber hinaus als Varianten der NRW-Muster vor dem Hintergrund der Entstehungsgeschichte des BürgerBusses in Gransee als Pilotprojekt im Rahmen des Forschungsvorhabens „Impuls 2005“ und sie enthalten Klauseln, die in dieser Form nicht immer auf neue BürgerBus-Vereine im Land Brandenburg zu übertragen sind. 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 gerne 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], geschäfts-
ansässig [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 i. S. 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. Erarbeitung der Linienführung, der Fahrpläne, und der fahrplanmäßigen Sicherung der Übergänge zum Linienverkehr
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, der Anzahl der verkauften Fahrausweise sowie der Betriebsleistungsdaten und der Ergebnisse der Fahrgastzählung an das Verkehrsunternehmen
7. Bürgerkontakt und Öffentlichkeitsarbeit
8. Entgegennahme von Informationen und Anregungen der Bürger und deren Vertretung gegenüber Behörden und dem VU

§ 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, die vom Verkehrsunternehmen koordiniert und veranlasst werden.
3. Der Verein setzt Mitglieder des Vereins als Fahrer ein, wenn sie nach der Einweisung durch das Verkehrsunternehmen vom Verkehrsunternehmen für den Dienst zugelassen worden sind.
4. 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

5. 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 VU möglich ist.
2. Dem Verein obliegt 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. 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 und der verkauften Fahrausweise zählt und die Ergebnisse dieser Zählung mindestens monatlich an den Vorstand weitergibt.
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,
 - wenn sich der Verein auflöst oder
 - wenn eine ordnungsgemäße Durchführung des BürgerBus-Betriebes durch den Verein nicht mehr möglich ist.
- (2) Der Vorstand ist bei einer Kündigung verpflichtet, alle im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Vertrages erlangten Unterlagen und Gegenstände an das Verkehrsunternehmen herauszugeben.
- (3) 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

Fahrerhandbuch

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. Es ist Bestandteil des Vertrages zwischen dem BürgerBus-Fahrer und des NAHVERKEHRSBETRIEBS und sollte daher gut gelesen werden.

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
- 4. Tarifbestimmungen
- 5. Beförderungsbedingungen für den BürgerBus (Kurzfassung)
- 6. Freifahrtregelung
- 7. Ansprechpartner

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 ist, zur Seite. Diese Aufgabe übernimmt der NAHVERKEHRSBETRIEB gern und sorgt darüber hinaus auch für ausreichenden Versicherungsschutz der Fahrer. Dafür ist es aber notwendig, dass der NAHVERKEHRSBETRIEB mit jedem ehrenamtlichen Fahrer einen Vertrag abschließt.

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 muss auf erkennbare Schäden und Mängel sowie die Füllstände der Betriebsmittel (Kraftstoff, Öl, Kühlflüssigkeit und so weiter) geprüft werden; gegebenenfalls ist nachzufüllen.
 - Das Fahrzeug darf nur dann in Betrieb genommen werden, wenn Fahr- und Verkehrssicherheit gewährleistet sind.
 - Die einzelnen Kontrollschritte werden in der Fahrerschulung noch näher erläutert.

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).
- Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten werden rechtzeitig durch Ausrufen im Fahrzeug angekündigt.
- Beim Verlassen des Fahrzeuges müssen die Feststellbremse angelegt, der Motor abgestellt, der Zündschlüssel abgezogen und das Fahrzeug verschlossen werden.
- Wenn der Fahrer bei Anwesenheit von Fahrgästen das Fahrzeug verlässt, müssen die Feststellbremse angelegt, der Motor abgestellt und der Zündschlüssel abgezogen werden. Kasse und Fahrausweise sind mitzunehmen.

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. Fahrscheine und Fahrgeld

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

- Nach Beendigung der letzten Fahrt jedes Tages betankt der Fahrer das Fahrzeug an der vom BürgerBus-Verein bezeichneten Tankstelle. Danach ist das Fahrtenbuch auszufüllen.
- 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

- Der Fahrer darf nicht gegen rechtliche Bestimmungen, insbesondere die Straßenverkehrsordnung, verstoßen. Tut er dies vorsätzlich, erlischt auch sein Versicherungsschutz. 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 sollte 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 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-Vereines.

2. Pannen, Unfälle

- Der Fahrer teilt jede Störung sofort per Handy dem Dispatcher beziehungsweise per Telefon dem Vorstand des Vereines 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, Personaleinsatzpläne und das Dienstbuch des BürgerBus-Vereins
- die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen für den BürgerBus (Anlage 4 und 5 des Handbuchs)
- das Merkblatt über die Behandlung von Fundsachen (Anlage 1 des Handbuchs)
- das Merkblatt über das Verhalten bei Unfällen (Anlage 2 des Handbuchs)
- das Merkblatt über das Verhalten bei Fahrzeugpannen (Anlage 3 des Handbuchs)
- Freifahrtregelung (Anlage 6 des Handbuchs)

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)
- Dienstanweisungen für den Fahrdienst mit Kraft-Omnibussen (DF-Kraft)

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
- nach Beendigung des Fahrdienstes Ablieferung der Fundsachen innerhalb von 24 Stunden beim Vereinsvorstand gegen Empfangsquittung
- Der Vorstand hält Fundsachen sechs Wochen lang zur Abholung bereit, Herausgabe ebenfalls gegen Quittung, Vermerk von Name und Anschrift des Empfängers.
- Nach sechs Wochen übergibt der Vorstand die Fundsachen gegen Quittung an das örtliche Fundbüro (Stadt-/Gemeindeverwaltung).

2. Merkblatt über das Verhalten bei Unfällen

Maßnahmen des Fahrers am Unfallort:

- Unfallstelle sichern
- erste Hilfeleistung bei Verletzten
- Bei Unfällen mit Fremdbeteiligung mit Sachschäden und/oder Verletzten (eventuelle Todesfolge) ist immer zuerst der Dispatcher zu verständigen. Polizei und Krankenwagen sind soweit erforderlich umgehend zu informieren.
- Der Vorstand des BBV ist ebenfalls zu verständigen, mit diesem ist auch der Unfallbericht anzufertigen, der umgehend dem NAHVERKEHRSBETRIEB zugesandt werden muss. Bei verspäteter Zusendung erlischt der Versicherungsschutz.
- Personalien des Fahrers und Fahrzeugdaten der Unfallbeteiligten austauschen
- Zeugen und deren Anschrift feststellen
- Unfallbeteiligte sowie die Polizei immer an den BBV verweisen
- Kein Schuldanerkenntnis 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.
- Bei kleineren Sachschäden ohne Fremdbeteiligung, vorausgesetzt, das Fahrzeug ist noch betriebsbereit, ist lediglich der Unfallbericht umgehend dem NAHVERKEHRSBETRIEB zuzuleiten.

Maßnahmen nach Beendigung des Fahrdienstes

- vollständige schriftliche Schadensmeldung formularmäßig an den Vereinsvorstand, Herausgabe aller Unterlagen der Beteiligten beziehungsweise der Polizei
- 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 NAHVERKEHRSBETRIEBS über Unfall und gegen den Fahrer ausgesprochene Verwarnungen beziehungsweise über eingeleitete Bußgeld- oder Strafverfahren
- Verweisung der Unfallbeteiligten/Anspruchsteiler in jedem Fall an den NAHVERKEHRSBETRIEB
- Kontaktaufnahme zur NAHVERKEHRSBETRIEB wegen Reparatur und Stellung eines Ersatzfahrzeuges
- Die gesamte weitere Schadensregulierung obliegt dem 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 die Leitstelle per Funk oder der Vereinsvorstand per Telefon zu informieren.
- Das weitere Vorgehen ist mit der Leitstelle beziehungsweise 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.
- Reparaturen an Bremsen und Lenkung sowie an Motor, Getriebe und deren Nebenaggregate dürfen grundsätzlich nicht vom Fahrer vorgenommen werden. Reparaturen an elektrischen Anlagen dürfen vom Fahrer nur insoweit vorgenommen werden, als es sich um Auswechseln von Glühbirnen und Sicherungen handelt.
- Die Reparatur von Unfallschäden darf nur vom NAHVERKEHRSBETRIEB oder dem BürgerBus-Verein, über den NAHVERKEHRSBETRIEB, veranlasst werden.
- Bei Reparaturen, die nicht vom Fahrer vorgenommen werden, ist das Fahrzeug verkehrssicher abzustellen und zu verschließen.
- Das Abschleppen des Fahrzeuges wird jeweils durch den NAHVERKEHRSBETRIEB oder den Vorstand des BürgerBus-Vereins veranlasst.
- Der Einsatz eines Ersatzfahrzeuges erfolgt im Einvernehmen zwischen dem Vorstand des BürgerBus-Vereins und dem NAHVERKEHRSBETRIEB.

4. 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.

1. 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).

2. Tarifbestimmungen

Fahrpreise

- Es werden Fahrausweise entsprechend dem VBB-Tarif ausgestellt. Es gelten die in der Fahrpreistabelle (Anlage 4, Tabellen 1 und 2 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 14. Lebensjahr (sechs bis 13 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.
- Kleingruppenkarten 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 vier 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 14. Lebensjahr (sechs bis 13 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 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 Krankenfahrstuhls, 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 Binnenfahrten innerhalb des Tarifbereichs Berlin, innerhalb der Tarifbereiche der kreisfreien Städte und in den Orten 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-/Großelternanteil 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, Kleingruppenkarten, 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 unentgeltlich 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 BürgerBus-Linie 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.

Anhang zu 4.

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 belastigt 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 Untergrundraaster)
- Schwerkriegsbeschädigtenausweis (ganzflächig orange)
- Schwerkriegsbeschädigtenausweis II (grau/orange)
- Schwerbeschädigtenausweis (gelb/orange)
- Ausweis zur unentgeltlichen Beförderung Personennahverkehr (grün/orange mit Untergrundraaster) im E
- 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 Voreinrichtung eines Selbstbeteiligungsbetrages abgegeben; die Wertmarke ohne zusätzliche Kennzeichnung unentgeltlich abgegeben.

5. 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 zurückbehaltenden Betrag ausgestellt. Gegen Vorlage dieser Quittung wird der überzahlte Betrag vom BürgerBus-Verein erstattet.

6. Ansprechpartner

VBB

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Frau Dipl.-VW Petra-Juliane Wagner

Hardenbergplatz 2

10623 Berlin

Telefon: 030 - 254 14 210

Fax: 030 - 254 14 215

Landkreise

Landkreis Havelland

Platz der Freiheit 1

14712 Rathenow

Telefon: 033 85 - 55 11 324

Fax: 033 85 - 55 11 333

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

Beelitz Touristik GmbH

Großstraße 17
14929 Treuenbrietzen
Telefon: 03 37 48 - 70 141
Fax: 03 37 48 - 70 140

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

Elster-Nahverkehrsgesellschaft mbH

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

Dubrauweg 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

Personenverkehrsgesellschaft mbH

Schwedt/Angermünde
Steinstraße 5
16303 Schwedt (Oder)
Telefon: 033 32 - 44 27 10
Fax: 033 32 - 44 28 01

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

Hans-Philipp-Straße 2
17268 Templin
Telefon: 039 87 - 70 07 20
Fax: 039 87 - 70 07 50

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 Prignitz mbH

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

Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH

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

Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH

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

MIR**Ministerium für Infrastruktur und
Raumordnung (MIR)**

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

Bürgerbus Gransee**BürgerBus-Verein Gransee e.V.**

Postfach 1149
16775 Gransee
Telefon: 033 06 - 79 69 0

LBV**Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)**

Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Telefon: 033 42 - 355 237

Pro Bürgerbus NRW e.V.**Pro Bürgerbus NRW**

Stormstraße 13
47623 Kevelaer
Telefon: 028 32 - 505 30 55
Fax: 028 32 - 505 30 56

TU**Technische Universität Berlin**

Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG)
Herr Dipl.-Ing. Eckart Schenk
Hardenbergstraße 36 A, Raum 238
10623 Berlin
Telefon: 030 - 314 24 291
Fax: 030 - 314 26 917

Vereinsatzung

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:
 1. Herstellung einer öffentlichen Nahverkehrsverbindung für die Bevölkerungskreise, die durch eingestellte oder fehlende Linien im öffentlichen Nahverkehr benachteiligt sind, vor allem Kinder, Jugendliche und Senioren.
 2. 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.
 3. Bürgerkontakt und Öffentlichkeitsarbeit. Entgegennahme von Informationen und Anregungen der Bürger und deren Umsetzung
 4. Information der Bevölkerung und deren Interessenvertretung gegenüber Behörden und dem zuständigen Verkehrsunternehmen.
 5. Vorschlag und Erarbeitung der Linienführung, Fahrpläne, Haltestelleneinrichtungen, Tarife und Abstimmung der Anschlüsse zum Linienverkehr mit den Konzessionsinhabern.
 6. Werbung, Einsatz und Betreuung ehrenamtlich tätiger BürgerBus-Fahrer.
- (3) 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 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 CI 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:

- (a) grobe Verstöße gegen Beschlüsse und Anordnungen der Vereinsorgane sowie gegen das Vereinsinteresse,
- (b) 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 Begründung zwei Wochen nach dem Empfang der Mitteilung über den Ausschluss schriftlich an den Vorstand erfolgen.

§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
- dem Geschäftsführer und Kassierer

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:

1. den Jahresbericht des Vorstandes
2. den Rechenschaftsbericht der Kassenprüfer
3. die Entlastung des Vorstandes
4. die Wahl des Vorstandes
5. die Anträge des Vorstandes und der Mitglieder
6. die Änderung der Satzung
7. die Auflösung des Vereins
8. den Einspruch eines Mitgliedes gemäß § 4

(3) 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.

- (4) 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 Stimmgleichheit 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.
- (5) 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 mindestens zehn der Mitglieder vom Vorstand schriftlich und unter Angabe der Gründe verlangen. Für die außerordentliche Mitgliederversammlung gelten die Bestimmungen über ordentliche Mitgliederversammlung entsprechend.

§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 ZUSTÄNDIGEN 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 Juni 2004 beschlossen.

Unterschriften der Gründungsmitglieder

.....

Quelle: Pro BürgerBus NRW, BürgerBus-Dachverband

Anhang II

In den meisten Fällen geht die Initiative zur Gründung eines BürgerBus-Vereins von Bürgerinnen und Bürgern aus, die einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in ihrer Region leisten möchten. Manchmal ist es aber auch der örtliche Nahverkehrsbetrieb der aktiv wird. Es gibt auch BürgerBus-Vereine, die auf Anregung von Gemeinde, Kommune oder Landkreis entstanden sind. Obwohl es Beispiele für solche von „außen“ angestoßene Initiativen gibt, ist doch der aus Bürgerengagement entstandene BürgerBus derjenige mit den besten Erfolgchancen. Aus diesem Grund liegt der folgenden Checkliste die Gründung eines BürgerBusses zugrunde, der aus einer Bürgerinitiative entstanden ist.

1. Phase – Potenziale und Umsetzungschancen

Die Idee, eine ehrenamtliche Mobilitätsinitiative ins Leben zu rufen, steht meist am Anfang, und sie existiert oftmals schon, bevor die Initiatoren den Begriff und das Konzept der BürgerBusse kennen. Obwohl die Akteure häufig die räumlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen gut kennen, sind in der Regel viele wichtige Voraussetzungen nicht bekannt. Hierbei handelt es sich normalerweise hauptsächlich um die rechtlichen Rahmenbedingungen. In der ersten Phase müssen vier entscheidende Grundvoraussetzungen geklärt werden:

- Die Aktivisten der ersten Stunde sollten trotz ihrer aus dem Alltagswissen stammenden Kenntnisse der Situation vor Ort eine Potenzialabschätzung unter Einbeziehung der rechtlichen Rahmenbedingungen durchführen.
- Von besonderer Bedeutung ist es, möglichst schnell zwei bis drei hochmotivierte und engagierte Fahrer zu finden, die mit ganzer Kraft dem BürgerBus und den BürgerBus-Verein über die Hürden der ersten Jahre helfen.
- Ohne die Mitwirkung des örtlichen Verkehrsunternehmens (VU) ist es nicht denkbar, in Brandenburg einen BürgerBus erfolgreich zu starten. Bereits in dieser frühen Phase ist es deshalb notwendig, den Kontakt zum regionalen ÖPNV-Anbieter zu suchen und in ihm einen zumindest wohlwollenden, besser noch unterstützenden, Partner zu finden.
- Da der Landkreis in Brandenburg für die Finanzierung eines solchen Projektes zuständig ist, gilt es auch, ihn frühzeitig einzubinden, um die finanzielle Grundlage des späteren Betriebs zu klären.

Um einen möglichst erfolgreichen Kontakt zum Nahverkehrsbetrieb und dem Landkreis aufzubauen, ist es unbedingt ratsam, sich im Vorfeld mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zu besprechen, sich beraten zu lassen und mit Unterstützung des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg die ersten Schritte einzuleiten. Erst wenn diese erste Phase mit ihren grundlegenden Schritten erfolgreich durchlaufen ist, folgt die zweite Phase.

2. Phase – Sammeln der Truppen, Konkretisieren des Gedankens und Gründung des Vereins

In der zweiten Phase werden die Kontakte ausgebaut, das Umfeld weiter geprüft und die ersten Planungen konkretisiert. Folgende im Textteil näher beschriebenen Aufgaben sollten jetzt erledigt werden:

- Klärung der Voraussetzungen für die Gründung eines BürgerBus-Vereins – Rahmenbedingungen, Ziele des Vereins, Satzung, Vereinsleben, rechtliche Grundlagen – siehe Mustersatzung
- Kontaktaufnahme und Integration des lokalen Mietwagen- und Taxigewerbes, um kein Gefühl der Konkurrenz aufkommen zu lassen. Wenn der wachsende BürgerBus-Verein den Widerstand der örtliche Taxi- und Mietwagenunternehmer provoziert, wird er einen schweren Stand haben.
- Vertiefen der Partnerschaften, insbesondere in der Zusammenarbeit mit dem ÖPNV und dem Landkreis, Unterstützung durch die Gemeinde sicherstellen
- Erste Vorschläge zu Streckenführung und Fahrplangestaltung mit Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Nahverkehrsunternehmen abstimmen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der BürgerBus nur Zusatzangebot zur Qualitätsverbesserung sein darf und nicht Konkurrenz zum bestehenden örtlichen ÖPNV.
- Konkretisierung der finanziellen Voraussetzungen und Fördermöglichkeiten mit Unterstützung des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Zentrale Punkte sind:

- Fahrzeugfinanzierung klären (eventuell über das Landesministerium)
 - Aufgabenverteilung im Kooperationsvertrag mit dem VU verhandeln
 - Weitere Gespräche mit Landkreis (Verwaltung, Landrat, Kreistag und so weiter). Neben der Finanzierung des Betriebs sollte spätestens jetzt auch die Finanzierung des Vereinslebens zur Sprache gebracht werden. (voraussichtliche Kosten pro Jahr abschätzen)
- Jetzt sollte auch erste Öffentlichkeitsarbeit stattfinden:
 - Ansprache der lokalen Bevölkerung über die Medien. Nutzung der örtlichen Netzwerke, Partnerschaften zu anderen Einrichtungen suchen, erste Akquise von Fahrern, die ihre Bereitschaft schriftlich bekunden, um gegenüber dem Verkehrsunternehmen genügend Fahrpersonal glaubhaft machen zu können
 - Kontaktaufnahme zur gesellschaftlich herausragenden Unterstützern vor Ort (Honoratioren, Multiplikatoren und so weiter als Vereinsmitglieder)

Am Ende der zweiten Phase sollen die folgenden zentralen Bausteine geklärt sein:

- Unterstützung durch das örtliche Verkehrsunternehmen und Zuständigkeiten von Verein und Verkehrsunternehmen
- Unterstützung durch den Landkreis und finanzielle Voraussetzungen für den Verein
- Verfügbarkeit eines ersten Fahrerstammes von mindestens zehn Personen
- Finanzierung des Fahrzeugs
- Nach Möglichkeit Kooperationspartner für Fahrzeugversicherung und Ersatzfahrzeug

Nach erfolgreichem Abschluss dieser Phase sollte die Gründung des BürgerBus-Vereins und der Eintrag ins Vereinsregister erfolgen, um für die Kooperationspartner ein konkreter Kooperationspartner zu sein und als juristische Person agieren zu können.

3. Phase – Jetzt wird es ernst

Diese Phase ist gekennzeichnet durch die konkrete Vorbereitung des BürgerBus-Betriebs. Folgende Schritte stehen jetzt an:

- Durchlaufen der P-Schein-Prozedur für die Fahrer (Bleiben genug Fahrer mit P-Schein übrig?)
- Klärung der Fahrzeugausstattung, Bestellung und Zulassung des Fahrzeugs
- Versicherung für das Fahrzeug – am besten in Kooperation mit Feuerwehr, DRK, der Amts- oder Gemeindeverwaltung
- Unfallversicherung für die Fahrer und Mitgliedschaft in der Berufsgenossenschaft
- Konkretisieren der Fahrstrecke und des Fahrplans in Absprache mit dem Verkehrsunternehmen
- Genehmigung von Fahrplan und Streckenführung durch die Landesgenehmigungsbehörde (LBV) in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- Abstimmung des Tarifs mit Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Nahverkehrsunternehmen. Eventuelles Aufstellen von zusätzlichen Haltestellen. Übernahme von Blockfahrtscheinen oder eines Fahrkartendruckers
- Erstellen und Abstimmen von Fahrerhandbüchern und Betriebsregeln
- Erarbeiten von Ausfallplänen
- Kooperationsverträge mit den Partnern abschließen
- Öffentlichkeitsarbeit: Flyer und Internet, besonders aber lokale Werbung durch Amtsblätter, Ortsbürgermeister und andere lokale Multiplikatoren. Nicht zu vergessen: Lokalfernsehen
- Weitere Fahrerwerbung; Ziel ist es, über mindestens 20 Fahrer mit P-Schein zu verfügen
- Suche von Sponsoren und weiteren Geldquellen (zum Beispiel Werbung auf dem Bus)
- Schulung der Fahrer:
 - Streckenschulung
 - Tarifschulung
 - Fahrzeugschulung
- Zuständigkeiten im Verein regeln
 - Personalplanung
 - Fahrereinteilung
- Fahrzeugpflege und -wartung

Erst wenn alle Punkte abgearbeitet sind, die vor der Eröffnungsfahrt erledigt sein müssen, kann mit Phase vier, dem BürgerBus-Betrieb, begonnen werden.

4. Phase – Aufnahme des Fahrbetriebs

In dieser letzten Phase nimmt der BürgerBus den Fahrbetrieb auf. Sie geht damit nahtlos in die eigentliche Betriebsphase über. Am Anfang steht mit dem Start des BürgerBusses ein großes Event an, das entsprechend öffentlichkeitswirksam bekannt gemacht werden sollte.

In den ersten Wochen sind besonders wichtig:

- erste Fahrten besser zu zweit
- Besprechen und Üben von Ausnahmesituationen im Vorfeld
- Kontakt mit der Basis über Handy
- intensivere und häufigere Treffen zum Erfahrungsaustausch unter den Fahrern, als dies später nötig ist
- Führen eines Fahrtenbuches und einer ersten Statistik

Nach erfolgreichem Start und Etablierung vor Ort ist es sinnvoll, dass sich der Verein Gedanken zur weiteren Perspektive macht, zum Beispiel zu Tourenveränderungen oder -ausweitungen sowie zu weiteren Perspektiven für den Verein. Zu den routinemäßigen Erledigungen zählen:

- Abrechnungen und Statistiken
- ständige weitere Fahrerwerbung
- regelmäßige Fahrtreffen zur Touren- und Termineinteilung sowie zum Erfahrungsaustausch zwischen den Fahrern
- regelmäßige Artikel in der Presse und öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen
- Erstellen einer Vereinszeitung
- Planung und Durchführung von Vereinsfesten oder -ausflügen zur „Vereinspflege“ und zur Förderung der Fahrermotivation
- Partnerschaften mit anderen Vereinen vor Ort
- Partnerschaften mit anderen BürgerBus-Vereinen (landesweit/bundesweit)
- Aufbau eines Netzwerkes
- Erhebung von Fahrgastzahlen (möglichst detailliert) als Grundlage zur Linienoptimierung und zur Entwicklung neuer Angebote
- Ausweitung der Betriebsmöglichkeiten und der Angebotspalette
- Kontakte zu Vertretern weiterer Zielgruppen: Kindergartenfahrten, Kooperationen mit Tourismusanbietern, Seniorensammelfahrten etc. (hierbei ist der konzessionsrechtliche Rahmen zu beachten)

Impressum:

Herausgeber



**Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg**

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

Verantwortlich:

Dipl.-Vw. Petra-Juliane Wagner

Telefon: 030/25 41 41 210

Telefax: 030/25 41 41 215

Autoren:

Dipl.-Vw. Petra-Juliane Wagner

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Eckart Schenk

Technische Universität Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG)

Redaktion/Layout:



Wellhausen & Marquardt Medien
Eppendorfer Weg 109
20259 Hamburg

Telefon: 040/40 18 07-10

Telefax: 040/40 18 07-11

E-Mail: post@wm-medien.de

Internet: www.wm-medien.de

Druck:

Grafisches Centrum Cuno GmbH & Co. KG

Gewerbering West 27

39240 Calbe

Telefon: 03 92 91/ 428-0

Telefax: 03 92 91/ 428-28

Bildquellen:

C. Dörnbrack VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

R. Ungewiß, BürgerBus-Verein Gransee

E. Schenk

Stand: Dezember 2005

www.vbbonline.de