



## Bürgerbusse Rheinland-Pfalz

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Universität Trier



Bitburg  
09.06.2011

nexus

Universität Trier



## Gliederung

1. Mobilität im ländlichen Raum
2. Das Projekt „Bürgerbusse RLP“
3. Der Bürgerbus: Ursprung, Rahmenbedingungen
4. Beispiele für Bürgerbusangebote
5. Aktivitäten in Rheinland-Pfalz
6. Ausblick



nexus

Universität Trier



## Ländliche Mobilität

- kleine Ortschaften, vielfältige Verkehrsbeziehungen
- guter ÖPNV nur auf wenigen Strecken
- Neubaugebiete, Gewerbestandorte und Freizeitziele werden nicht erreicht
- demografischer Wandel - steigende Anforderungen bei älterer und schrumpfender Bevölkerung



nexus

Universität Trier



## Übersicht: Das Projekt „Bürgerbusse RLP“

### Ansatz

- Projektstart im Januar 2010
- Regionen:
  - Rheinland-Pfalz
  - ländlicher Raum
- Ziel:
  - Lebensbedingungen im ländlichen Raum sichern und verbessern, insbesondere durch Mobilitätsdienste
- Unterstützung lokaler Initiativen beim Aufbau von Angeboten
- Beratung für Interessenten kostenlos



Universität Trier  
nexus

nexus  
Universität Trier



# Das Projekt „Bürgerbusse RLP“

## nexus Institut, Berlin

- wissenschaftliches Institut, gegründet 1999
- Projekte im öffentlichen Verkehr u.a. zur ländlichen Mobilität, Regionalentwicklung, Bürgerbeteiligung
- Dr. Martin Schiefelbusch, Holger Jansen
- www.nexusinstitut.de

## Universität Trier

- Lehrstuhl Freizeit- und Tourismusgeographie
- Prof. Andreas Kagermeier, Gesa Kobs
- www.uni-trier.de



# Der Bürgerbus: Idee

- Leitmotto  
„Bürger fahren für Bürger“
- Ein Kleinbus für 8 Fahrgäste
- Ehrenamtliche Fahrer/-innen
- gemeinsames Interesse verbindet
- Motivation: Engagement für bessere Lebensbedingungen
- **lokale Organisation als Stärke!**
- Fährt in schwächer nachgefragten Räumen und Zeiten
- Zielgruppen:  
Ältere Menschen, Touristen, weitere je nach regionaler Lage



# Der Bürgerbus: Geschichte

- Ursprung der Bürgerbus-idee in Großbritannien (1966)
- Seit 1977 „Buurtbusse“ in den Niederlanden
- Erster Bürgerbus in Deutschland 1985 zwischen den Gemeinden Heek und Legden (NRW) an der Grenze zu den Niederlanden
- Inzwischen über 160 Bürgerbusvereine in Deutschland, davon über 90 in NRW, 10 in Rheinland-Pfalz



# Der Bürgerbus: Angebotskonzepte

## Stadt-Land-Verbindung

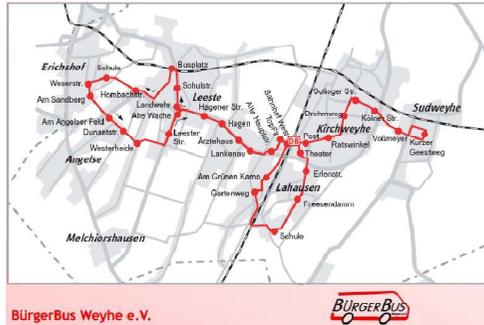
- Anbindung kleiner Gemeinden an den Hauptort oder ein regionales Zentrum
- Schließen von Lücken im Regionalbusverkehr
- eigene Strecken oder Integration in bestehendes Angebot



## Der Bürgerbus: Angebotskonzepte

### „Kleiner Stadtverkehr“

- Innerortsverkehr in Klein- und Mittelzentren
- Anbindung abgelegener Siedlungsteile an den Linienbusverkehr
- ▶ Zubringer zum ÖPNV
- Erschließen von Einzelhandelsstandorten und Freizeiteinrichtungen am Ortsrand



## Der Bürgerbus: Angebotskonzepte

### Weitere Typen

- **bedarfsgesteuerter Verkehr** (Fahrten auf Vorbestellung etc.)
- Wochenend- oder Abendverkehr für Freizeitwege
- Fahrten nur für spezielle Zielgruppen (z.B. Senioren)



## Der Bürgerbus: Randbedingungen

### Organisation

- NRW: Verein als Träger in enger Kooperation mit dem örtlichen Nahverkehrsunternehmen (Konzessionsinhaber)
- Bayern: Gemeinde als Träger
- Mischmodelle zwischen Verein, Gemeinde und/oder Landkreis sind möglich
- Ein Träger mit Rechtsform ist für den Bürgerbusbetrieb notwendig!



## Der Bürgerbus: Rahmenbedingungen

### Planung

- Der Bürgerbus ist nicht Konkurrenz zum ÖPNV oder Taxi, sondern Ergänzung!
- Der Bürgerbus hat alle Rechte und Pflichten des ÖPNV
- Abstimmung mit bestehenden Verkehren nötig
- Kooperation mit dem örtlichen ÖV-Unternehmen (Konzessionsinhaber) sinnvoll



## Der Bürgerbus: Rahmenbedingungen

- Um die Bedienpflicht zu erfüllen, sollte ein Bürgerbusverein mindestens über 15, besser über 20 bis 25 Fahrer/innen verfügen
- „Kümmerer“ vor Ort nötig!
- Einbindung in die lokale Infrastruktur möglich (z.B. Freiwillige Feuerwehr, DRK, Gemeinde)



## Der Bürgerbus: Rahmenbedingungen

### Formalien

- Ein Bürgerbus fährt auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
- Häufigste Form: Allgemeiner Linienverkehr (§42 PBefG)

### Wichtigste Bedingungen:

- Für öffentlichen Linienverkehr ist eine Konzession erforderlich
- Ein genehmigtes und veröffentlichtes Angebot muss gefahren werden (Betriebspflicht)
- Fachkundenachweis und Versicherungsschutz erforderlich



## Der Bürgerbus: Rahmenbedingungen

### Kosten

- Personalkosten entfallen weitgehend (sonst 60-70% der Betriebskosten!)
- Investitionen: Fahrzeug (+ Abschreibung)
- regelmäßige Kosten: Führerscheine, Versicherungsbeiträge, Wartung, Druck
- laufende Kosten: Kraftstoff, Büromaterial



### Finanzierung

- Gemeinde(n)
- Stiftungen und Sponsoren
- Werbepartner
- Fahrgeldeinnahmen und Erstattungen
- Landesförderung für „Alternative Verkehrsdienste“
- Steuerermäßigungen



## Rheinland-Pfalz: Was tut sich?

### So gehen Sie vor!

Hier fahren schon Bürgerbuse in Rheinland-Pfalz:

Name, Ort bzw. Region (ggf. Anmerkung)	Fährt seit
Bürgerbus Freinshelm	1996
Bürgerbus De Roderich, Rodenbach	1997
Bürgerbus Schopp, Verbandsgemeinde Kaiserslautern-Süd	2002
Seniorenbus, Kirchberg	2003
De Sandhaas, Wellerbach	2005
Bürgermobil, Kastellaun	2007
Bürgerbus, Monshelm (Kooperation mit Arbeiterwohlfahrt und Verbandsgemeinde)	2008
Seniorenbus, Rheinböllen (Kooperation mit dem Deutschen Roten Kreuz)	2008
Bürgerbus Kölz	2010
Bürgerbus Oberes Kyrbachtal	2010

Die Bürgerbus-Idee stammt aus Großbritannien und kam über die Niederlande nach Deutschland. Der älteste Bürgerbusverein besteht seit 1985 in Nordrhein-Westfalen. In Rheinland-Pfalz fahren Bürgerbuse seit 1996.



### Wie soll der Bürgerbus fahren?

Einige Orte wachsen in die Fläche – Neubaugebiete liegen weit vom Ortskern entfernt. Dann verbindet der Bürgerbus die Ortsteile mit dem Zentrum. Oder: Der Bürgerbus verbindet einzelne Ortsgemeinden mit der Verbandsgemeinde. Dort gibt es Ärzte- und Einkaufsmöglichkeiten.

### Verkehrsunternehmen und Tarife

Der Betrieb eines Bürgerbusses muss genehmigt werden. Sprechen Sie das lokale Verkehrsunternehmen an. Orts- oder Verbandsgemeinde sollten frühzeitig eingebunden werden. Die Gemeinde kann erste Aufgaben übernehmen. Später gründen die Aktiven einen Bürgerbusverein. Wir beraten Sie bei den nötigen Schritten.



## Rheinland-Pfalz: Was tut sich?

### Bedarfsverkehr mit Hilfe

Beispiel: Bürgermobil Kastellaun  
(seit Oktober 2007)

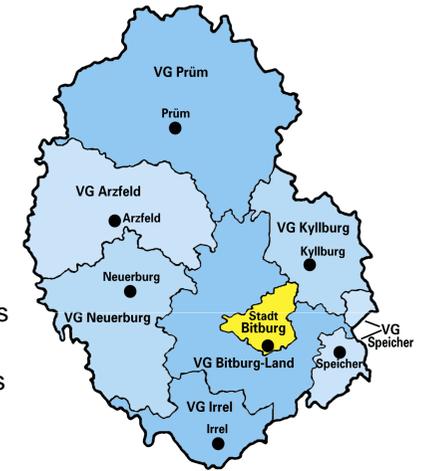
- Gemeinschaftsprojekt VG, Seniorenbeirat, Familiendienst
- 35 ehrenamtliche Fahrer/innen
- Fahrten an 3 Tagen/Woche, vormittags
- verkehrt mit Begleitpersonal für
  - ▶ Hilfe beim Heimweg
- Anmeldung erforderlich



## Ansatzpunkte

### Eifelkreis Bitburg-Prüm

- 235 Gemeinden
- 1.626 km<sup>2</sup>
- 95.000 Einwohner
- Bevölkerungsdichte 58 (Einw./km<sup>2</sup>)
- größter Flächenkreis des Landes Rheinland-Pfalz
- In der VG Arzfeld besteht bereits Interesse einen VG-Bürgerbus als Rufbus zu installieren



## Bürgerbus fahren macht Spaß!

- Abwechslung
- Kontakte
- Gesundheitstest
- Anerkennung und Bestätigung
- Engagement vor Ort
- Verwirklichung eigener Ideen

**BÜRGERBUS FAHRERIN.**  
FAHRSACHEL.

**AUFGABE:**  
Sie fahren einen Kleinbus im Linienverkehr.

**EINSATZGEBIET:**  
Bedienung einer Bürgerbuslinie auf einer genehmigten Strecke im Ortverkehr.

**ZEITAUFWAND:**  
Zwei bis vier Stunden an einigen Tagen im Monat.

**QUALIFIZIERUNG:**  
Alle, die mindestens 21 Jahre alt, körperlich fit und in der Lage sind, die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu bekommen.

**PROJEKTPARTNER:**  
Der örtliche Bürgerbusverein, Kommune und Verkehrsunternehmen.

**INFO:**  
[www.pro-buergerbus-rpw.de](http://www.pro-buergerbus-rpw.de)

**BEWERBUNG:**  
Direkt über die Bürgerbusvereine vor Ort (siehe nächste Seite)

*„Ich bin Bürgerbusfahrerin, weil ich weiß, wie wichtig Mobilität für diejenigen ist, die es nicht mehr so leicht bekommen.“*  
Kerstin Wenzig, Bürgerbusfahrerin aus Langenbach

## Wie könnte es weiter gehen?

- weitere Engagierte finden
- Gespräche mit Verkehrsunternehmen, Landkreisen, lokalen Akteuren
- Vereinsgründung
- Erste Ideen für mögliche Linien und Betriebstage
- Umfrage in den Ortsgemeinden
- Ansprache einzelner Akteure



## Der Bürgerbus: erste Schritte



Kompetenten Vorstand bilden und Arbeit aufteilen



Erst Bedarf prüfen, dann Projekt anpacken



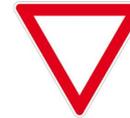
Keine Konkurrenz zu bestehenden Buslinien

nexus

Universität Trier

Rheinland-Pfalz  
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,  
VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND  
WEINBAU

## Der Bürgerbus: erste Schritte



Ausreichend Fahrer/-innen gewinnen



Endlosdebatten und Perfektionismus vermeiden



Versicherungsschutz klären

nexus

Universität Trier

Rheinland-Pfalz  
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,  
VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND  
WEINBAU

## Liniengenehmigung für Bürgerbusse

Folgende subjektive Voraussetzungen müssen erfüllt sein

- Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes
- Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die
- Geschäftsführung bestellten Person
- Fachliche Eignung des Unternehmers oder der für die
- Führung der Geschäfte bestellte Person
- Betriebsitz oder Niederlassung im Inland

Wichtiger Hinweis hierzu:

- Bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts (z. B. Gemeinden) gelten diese Voraussetzungen gemäß § 13 Abs. 6 PBefG als gegeben.

nexus

Universität Trier

Rheinland-Pfalz  
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,  
VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND  
WEINBAU

## Liniengenehmigung für Bürgerbusse

Folgende objektiven Genehmigungsvoraussetzungen müssen erfüllt sein

- Durch den beantragten alternativen Verkehr dürfen die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden
- Diese sind z. B. beeinträchtigt, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln (Linien-/Schienenverkehr) befriedigend bedient wird. Selbst wenn der alternative Verkehr eine Lücke im vorhandenen System füllt, besteht für vorhandene Linienbetreiber ein Ausgestaltungsrecht

nexus

Universität Trier

Rheinland-Pfalz  
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,  
VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND  
WEINBAU

## Liniengenehmigung für Bürgerbusse

Weitere objektiven Genehmigungsvoraussetzungen

- Ausgestaltung bedeutet Vornahme geringfügiger Veränderungen im eigenen Linienverkehr (z. B. Fahrplanerweiterung). Umgestaltung ist keine Ausgestaltung
- Eine Lücke im vorhandenen Linienverkehr ist grundsätzlich gegeben, wenn Fahrten im alternativen Verkehrsdienst in einem Zeitabstand von mindestens einer Stunde zum öffentlichen Linienangebot durchgeführt werden sollen

nexus

Universität Trier



## Liniengenehmigung für Bürgerbusse

**Der LBM Rheinland-Pfalz hat im Einzelfall zu prüfen, ob eine** Konkurrenzierung der vorhandenen Verkehrsunternehmen vorliegt, dies erfolgt im mehreren Verfahrensschritten:

- Anhörverfahren unter Beteiligung der vorhandenen Linienbetreiber und des zuständigen Aufgabenträgers für den ÖPNV (Landkreise, kreisfreie Städte, ZVSPNV)
- Beteiligung der Verbände und der IHK (Taxigewerbe, Mietwagenunternehmen)

nexus

Universität Trier



## Aufgaben des alternativen Verkehrsdienstes

- Alternativer Verkehr soll in **verkehrsschwachen Räumen die Grundversorgung sicherstellen**
- Die **Grundversorgung umfasst den Zeitkorridor**
- **08.00 – 12.00 Uhr und 14.00 bis 20.00 Uhr**
- **(außer Sonntags)**

nexus

Universität Trier



## Tarife im alternativen Verkehr

Grundsatz:

- Anzuwenden ist grundsätzlich der **Verbundtarif, da die Genehmigungsbehörde und die ÖPNV-Aufgabenträger für eine integrierte Bedienung sorgen sollen. Ist der alternative Verkehrsdienst Bestandteil eines Verkehrsverbundes, dann gilt ohnehin der Verbundtarif**
- Ist dies nicht der Fall und es werden Fahrten angeboten, die – trotz Einhaltung von einem Stundenabstand zum ÖPNV- zu einer Konkurrenzierung durch eine Preisunterschreitung führen können, ist ebenfalls der Verbundtarif zu erheben.

nexus

Universität Trier



## Tarife im alternativen Verkehr

- Bei der Preisausrichtung ist Anhaltspunkt, dass es durch einen niedrigeren (attraktiveren) Fahrpreis nicht zu Abwanderungen von ÖPNV-Fahrgästen kommen darf
- Ein **Haustarif für den alternativen Verkehr, d.h. ein eigener Tarif, der ggf. günstiger ist als der ÖPNV-Tarif, kann nur dann erhoben werden, wenn das Angebot im ÖPNV sich lediglich auf (Schüler-)fahrten zwischen 06.00 Uhr und 08.00 Uhr sowie zwischen 12.00 Uhr und 14.00 Uhr beschränkt. Hier ist eine Konkurrenzierung – verbunden mit der Abwanderung von Fahrgästen – ausgeschlossen**
- Ausnahme: Bei der v.g. Fahrplankonstellation im ÖPNV gilt der Verbundtarif, wenn der alternative Verkehr Bestandteil des Verkehrsverbundes ist (s.o.).

## Finanzierung



Mögliche Ausgaben & Einnahmen für einen Bürgerbus			
<b>Anschaftungskosten</b>		<b>einmalig</b>	<b>Finanzierung Fahrzeuganschaffung</b>
Fzg-Anschaffung			Eigenanteil VG
Kfz-Anmeldung			Sponsoring
Genehmigung bei LBM			
<b>SUMME</b>			<b>SUMME</b>
			- €
<b>Laufende Betriebskosten</b>		<b>pro Jahr</b>	<b>Finanzierung lfd. Fahrzeugbetrieb</b>
Werbung / Marketing			Erlöse aus Ticketverkauf
Gesundheitsprüfung Fahrer (je 70 €)			Werbeschriftung
Personenbeförderungsschein			Sponsoring
Kfz-Steuer			Zuschuss MWVLW
Kfz-Versicherung			Eigenanteil VG
Kfz-Rechtsschutzversicherung			<b>SUMME</b>
Hauptuntersuchung			- €
Reinigung des Fahrzeugs			- €
Wartung / Inspektion			- €
Winter-/Sommerreifen			- €
Reparaturen			
Sprit / Diesel			
<b>SUMME</b>			<b>SUMME</b>
			- €
			- €

## Landesförderung

Wann sind alternative Verkehrsdienste förderfähig?

- Bei Einrichtung und Durchführung **im ÖPNV durch einen flächenhaften oder streckenbezogenen Einsatz von Ruf-Taxen, -Mietwagen, oder –Kleinbussen in verkehrsschwachen Räumen im Rahmen der Umsetzung von Nahverkehrsplänen (s. VV ÖPNV/SPNV vom 14.10.1997 – Ministerialblatt Rheinland-Pfalz Nr. 16 vom 03.12.1997, Seiten 16 ff.)**
- Gefördert werden Fahrten, die der Grundversorgung (Besorgungen, Ärzte etc.) dienen und in der Zeit von
- 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr und 14.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgeführt werden.

## Landesförderung

Höhe der Zuwendungen

- Bezuschusst wird die **Differenz aus Einnahmen und Kosten der jeweiligen Fahrt**
- Grundlage bei den **Einnahmen ist immer der Verbundtarif. Auch bei Erhebung eines niedrigeren Haustarifes wird der Verbundtarif fiktiv zugrunde gelegt**
- **Kostenmaßstab ist der im Bedienungsgebiet übliche durchschnittliche Mietwagenpreis pro Kilometer**
- Bis zu **50 % der Kosten im 1. und 2. Betriebsjahr**
- Bis zu **40 % im 3. Jahr**
- Danach bis zu **30 %**
- werden gefördert.

## Landesförderung

- Regelmäßig wird wegen der Gleichbehandlung der Projekte eine Obergrenze (Deckelung) festgelegt
- Kommunen müssen bei der Beantragung von Zuwendungen eine kommunalaufsichtliche Stellungnahme vorlegen

### Ausblick

- Das Land denkt über ein schlankes Zuwendungsverfahren nach, in dem eine Festbetragsfinanzierung gewährt wird - mit vereinfachtem Verwendungsnachweis -.

nexus

Universität Trier



## Versicherungsschutz

- Der Projektträger hat dafür Sorge zu tragen, dass alle erforderlichen Versicherungen vorhanden sind
- Das betrifft insbesondere die Kraftfahrzeughaftpflicht sowie ggfs. eine Insassenunfallversicherung, die auch die Fahrgäste einschließt
- Für die Tätigkeit von Ehrenamtlichen hat das Land eine Sammelversicherung abgeschlossen, die subsidiär für im Rahmen der Tätigkeit verursachte Schäden eintritt ([www.wir-tun-was.de](http://www.wir-tun-was.de)).
- Inwieweit die Fahrtätigkeit davon umschlossen ist, muss der Projektträger im Vorfeld der Aufnahme des Bürgerbusbetriebs klären, da die Projekte in ihrer Rechtsform unterschiedlich organisiert sind

nexus

Universität Trier



## Anforderungen an die Bürgerbusfahrer

- nach § 48 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) schon bei Fahrzeugen bis 8 Sitzplätzen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (früher: „P-Schein“) nötig
- für 5 Jahre erteilt

### Voraussetzungen dafür sind:

- Führerschein Klasse B (oder 3 alt)
- mindestens 21 Jahre alt
- Sehtest; Gesundheitstest = ärztliche Untersuchung durch einen Arbeits- oder Betriebsmediziner gemäß Grundsatz 25 der Berufsgenossenschaften (G 25 Untersuchung für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten)
- Ab Vollendung des 60. Lebensjahres ist der Nachweis der Eignung jährlich zu wiederholen.

nexus

Universität Trier



## Kontakt

**Prof. Dr. Andreas Kagermeier**  
Tel. 0651 201 4582  
E-Mail: [andreas.kagermeier@uni-trier.de](mailto:andreas.kagermeier@uni-trier.de)

Gesa Kobs  
Tel. 0651 201 4517  
E-Mail: [kobs@uni-trier.de](mailto:kobs@uni-trier.de)

[www.buergerbus-rlp.de](http://www.buergerbus-rlp.de)  
[www.uni-trier.de](http://www.uni-trier.de)

nexus

Universität Trier

