

# Handbuch

„Bürgerbusse in Sachsen“

STAATSMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFT  
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat  
**SACHSEN**

# Inhalt

<b>1.</b>	<b>Der Bürgerbus</b> .....	<b>8</b>
1.1.	Konzept des Bürgerbusses .....	8
1.2.	Bürgerbusse im Freistaat Sachsen .....	9
<b>2.</b>	<b>Rahmenbedingungen</b> .....	<b>11</b>
2.1.	Bürgerbus mit oder ohne Konzession .....	11
2.1.1.	Bürgerbus mit Konzession .....	11
2.1.2.	Bürgerbus ohne Konzession .....	13
2.2.	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr .....	15
2.3.	Fahrpersonalgesetz und Fahrpersonalverordnung .....	15
2.4.	Fahrerlaubnisverordnung .....	15
2.5.	Weitere Rahmenbedingungen .....	16
<b>3.</b>	<b>Organisation</b> .....	<b>17</b>
3.1.	Akteure .....	17
3.2.	Organisationsformen .....	18
3.2.1.	Eingetragener Bürgerbusverein (e. V.) .....	19
3.2.2.	Bestehender Verein als Rechtsträger des Bürgerbusses .....	19
3.2.3.	Kommune als Rechtsträger des Bürgerbusses .....	20
3.3.	Versicherungen .....	20
<b>4.</b>	<b>Angebotsplanung</b> .....	<b>22</b>
4.1.	Wo fährt der Bürgerbus? .....	22
4.2.	Wie fährt der Bürgerbus? .....	23
4.2.1.	Feste Betriebsform .....	23
4.2.2.	Flexible Betriebsform .....	23
4.2.3.	Bedienzeitraum .....	27
4.3.	Wer nutzt den Bürgerbus? .....	28
4.4.	Integration in bestehende Mobilitätsangebote .....	29
<b>5.</b>	<b>Ressourcen</b> .....	<b>30</b>
5.1.	Personal .....	30
5.2.	Fahrzeug .....	30
5.3.	Weitere Ressourcen .....	34
<b>6.</b>	<b>Finanzierung</b> .....	<b>35</b>
6.1.	Ausgaben .....	35
6.2.	Einnahmen .....	36
6.3.	Förderung .....	37

6.4.	Abrechnung und Statistik .....	38
<b>7.</b>	<b>Information und Kommunikation.....</b>	<b>39</b>
7.1.	Fahrgastinformation.....	39
7.2.	Öffentliche Kommunikation .....	39
<b>8.</b>	<b>Bürgerbus in der Praxis .....</b>	<b>41</b>
8.1.	Bürgerbus Arzberg.....	41
8.2.	Bürgerbus Vogtland .....	42
<b>9.</b>	<b>Weitere Informationen und Kontakte .....</b>	<b>44</b>
9.1.	Gesetze und Verordnungen.....	44
9.2.	Informationen und Kontakte in Sachsen.....	44
9.3.	Informationen und Kontakte außerhalb von Sachsen.....	46
<b>10.</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>47</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bürgerbusse in Sachsen.....	9
Abbildung 2: Prüfschema für die Anwendung des PBefG .....	12
Abbildung 3: Bürgerbusfahrzeug Lengenfeld (Vogtland).....	42

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Merkmale der Angebotsformen .....	14
Tabelle 2: Relevante Akteure, ihre Rolle und Aufgaben.....	17
Tabelle 3: Stärken und Schwächen der Fahrplanbindung.....	24
Tabelle 4: Stärken und Schwächen der Haltestellen- und Haustürbedienung.....	25
Tabelle 5: Stärken und Schwächen des Richtungsbandbetriebs und des Flächenbetriebs .....	26
Tabelle 6: Empfohlene Fahrzeugausstattung .....	31
Tabelle 7: Einnahmequellen und Unterschiede der Angebotsformen.....	37

## Abkürzungsverzeichnis

ArbZG	Arbeitszeitgesetz
BEV	Batterieelektrisches Fahrzeug (battery electric vehicle)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BRKG	Bundesreisekostengesetz
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
FpersG	Fahrpersonalgesetz
FPersV	Fahrpersonalverordnung
FzF	Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

# Vorwort

Mobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe und ist sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum von großer Bedeutung. Der ÖPNV im Freistaat Sachsen konnte in den letzten Jahren durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes und die Einführung weiterer PlusBus- und TaktBus-Linien bereits deutlich gestärkt werden. Aufgrund der großen personellen und finanziellen Herausforderungen ist der weitere Ausbau des Verkehrsangebots insbesondere im ländlichen Raum jedoch nur schwer möglich. Gleichzeitig gewinnen nachhaltige Mobilität und die Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum ÖPNV immer weiter an Bedeutung, auch um die Emissions- und Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen im ländlichen Raum sind flexible Lösungsansätze erforderlich. So ermöglicht z.B. die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes aus dem Jahr 2021 flexible öffentliche Verkehre innerhalb eines festgelegten Bediengebietes und die fortschreitende Digitalisierung trägt zu einer höheren Effizienz des ÖPNV bei. Eine bereits bestehende Lösung für mehr Mobilität im ländlichen Raum können Bürgerbusse sein, die auf die Bedürfnisse vor Ort abgestimmt sind. Der Bürgerbus ist ein ehrenamtliches Verkehrsangebot, das Mobilitätsbedarfe abdeckt, die der klassische ÖPNV aus personellen oder finanziellen Gründen nicht abdecken kann. Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer sowie weiteres Personal, das z.B. die Organisation und Öffentlichkeitsarbeit übernimmt, gründen dazu in der Regel einen eingetragenen Verein, der einen Ortsverkehr im Linien- oder auch Flächenbetrieb betreibt und das bestehende Verkehrsangebot bedarfsgerecht ergänzt. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen wie Seniorinnen und Senioren profitieren davon.

Der Bürgerbus leistet somit einen Beitrag zu mehr Mobilität, mehr Lebensqualität und stärkt durch das gemeinsame ehrenamtliche Engagement auch den Zusammenhalt vor Ort. So vereint der Bürgerbus z.B. Menschen, die das Mobilitätsangebot verbessern wollen, aber auch andere, die in ihrer Freizeit helfen und sich sinnvoll beschäftigen wollen oder die Begegnung mit anderen Menschen suchen.

Die ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind entscheidend für den Erfolg des Bürgerbusprojektes. Oft sind es bekannte Gesichter, die eine persönliche Beziehung zu den anderen Ehrenamtlichen und den Fahrgästen pflegen und mit ihrer Energie und Zeit ein dauerhaftes und zuverlässiges Angebot ermöglichen.

Das in diesem Handbuch vermittelte Grundwissen soll Ihnen einen Überblick über das Thema Bürgerbus geben und die Umsetzung erleichtern. Ich wünsche Ihrem Bürgerbusprojekt einen erfolgreichen Start, viele engagierte Ehrenamtliche und dankbare Fahrgäste.

*Martin Dulig*

*Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr*

# 1. Der Bürgerbus

Der Bürgerbus soll den öffentlichen Personennahverkehr, der eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist, ergänzen und nicht ersetzen.

Nach dem sächsischen ÖPNV-Gesetz soll der öffentliche Personenverkehr im gesamten Freistaat Sachsen zur Verfügung stehen und zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Das Angebot soll sich dabei an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren und den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen (§ 2 ÖPNVG).

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und Kreisfreien Städte (§ 3 ÖPNVG). Die Landkreise und Kreisfreien Städte und Gemeinden, arbeiten flächendeckend in den Nahverkehrsräumen Vogtland, Chemnitz/Zwickau, Leipzig, Oberelbe und Oberlausitz/Niederschlesien in einer Form nach dem Sächsischen Gesetz über kommunale Zusammenarbeit in der jeweils gültigen Fassung zusammen (§ 4 ÖPNVG).

Da der öffentliche Personennahverkehr den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen und möglichst eigenwirtschaftlich sein soll, ist im ländlichen Raum oft nur ein sehr eingeschränktes Angebot möglich. Der Bürgerbus kann das eingeschränkte Angebot durch ehrenamtliches Engagement der Bürgerinnen und Bürger ergänzen und verbessern.

## 1.1. Konzept des Bürgerbusses

Der Bürgerbus ergänzt das bestehende ÖPNV-Angebot dort, wo der klassische ÖPNV im Linien- und Taktverkehr nicht möglich ist. Vor allem im ländlichen Raum steht der ÖPNV aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte vor großen wirtschaftlichen Herausforderungen, so dass oft nur wenige Fahrten angeboten werden, die die Ortszentren mit dem nächstgrößeren Zentrum verbinden.

Der Bürgerbus kann im Gegensatz zum klassischen ÖPNV die Orte feiner erschließen und auch abgelegene Ortsteile erschließen und mit dem Ortszentrum verbinden. Neben dem Ortsverkehr kann er Zubringer zum klassischen ÖPNV oder auch zum SPNV sein und auch bestehende Angebotslücken schließen. So ist der ÖPNV im ländlichen Raum insbesondere auf den Schülerverkehr ausgerichtet und verkehrt teilweise nur zu Schulbeginn und Schulende. Der Bürgerbus kann die Angebotslücken am Vormittag schließen und ein zusätzliches Angebot am Nachmittag anbieten. Die Abstimmung mit dem lokalen Verkehrsunternehmen ist daher sinnvoll, auch Kooperationen und die Integration des Bürgerbusses in die Fahrgastinformation und den Tarif des Verkehrsverbundes sind möglich.

Damit ermöglicht der Bürgerbus mehr Mobilität und leistet einen Beitrag zu mehr Lebensqualität und sozialer Teilhabe für Menschen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Das Bürgerbusangebot ist zudem stark auf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet und ermöglicht Seniorinnen und Senioren z.B. an mehreren Wochentagen Ärztezentren, Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen zu erreichen. Darüber hinaus kann der Bürgerbus aber auch Kindern und Jugendlichen sowie anderen Erwachsenen mehr Mobilität ermöglichen.

Bürgerbusangebote werden in der Regel von eingetragenen Bürgerbusvereinen organisiert. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter engagieren sich freiwillig und ehrenamtlich im Bürgerbusverein, organisieren und fahren den Bürgerbus nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ und übernehmen auch weitere Aufgaben wie Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Motive für das Engagement können sehr unterschiedlich sein und reichen von der Erhaltung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bis hin zur Begegnung mit Menschen und der Teilnahme am Vereinsleben. Der Bürgerbusverein sollte daher die Motive der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigen und das Vereinsleben aktiv und attraktiv gestalten, um die Motivation lange aufrecht zu erhalten.

## 1.2. Bürgerbusse im Freistaat Sachsen

Im Freistaat Sachsen gibt es derzeit insgesamt fünf Bürgerbusverkehre. Drei der fünf Bürgerbusse verkehren bereits seit mehreren Jahren und sind etabliert, zwei weitere wurden erst in den letzten Monaten in Betrieb genommen.

Bei den Bürgerbussen handelt es sich sowohl um Bürgerbusse mit Konzession als auch um Bürgerbusse ohne Konzession. Beide Modelle (vgl. 2.1) werden im Rahmen des Handbuchs mit Praxisbeispielen im Freistaat Sachsen (vgl. 8) näher vorgestellt.

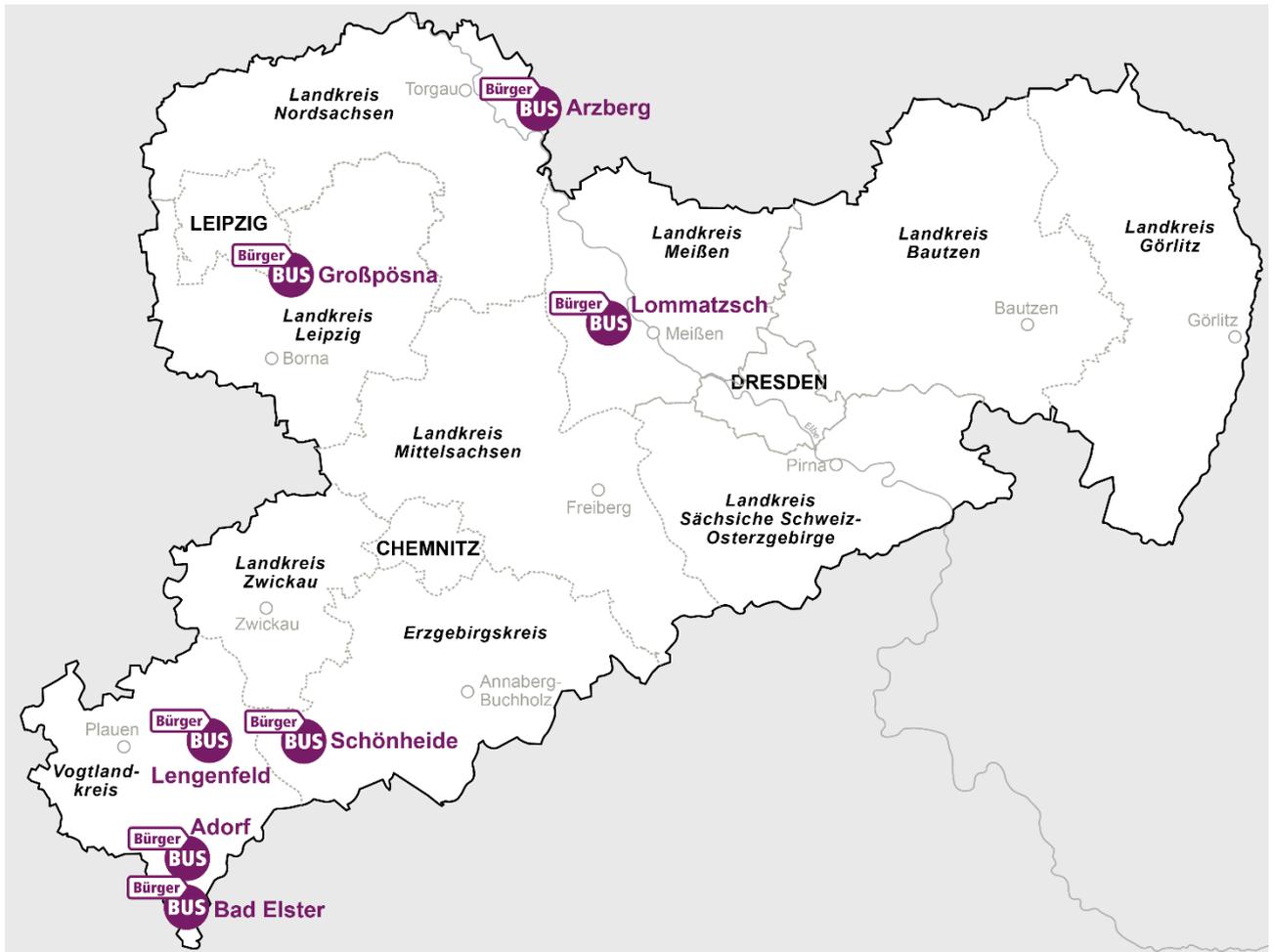


Abbildung 1: Bürgerbusse in Sachsen

Der erste Bürgerbus im Freistaat Sachsen wurde bereits 2009 in der Lommatzschener Pflege im Landkreis Meißen eingeführt. Der Bürgerbus entstand als Reaktion auf das unzureichende ÖPNV-Angebot und verkehrt mit Konzession an einem Wochentag nach Fahrplan auf einer Linie in Lommatzsch und an zwei Wochentagen auf einer Linie in Käbschütztal. Der Bürgerbusverein kooperiert mit dem lokalen Verkehrsunternehmen, der Verkehrsgesellschaft Meißen mbH.

Der Bürgerbus Vogtland wurde im Jahr 2017 in den Kommunen Adorf, Bad Elster und Lengenfeld im Vogtlandkreis eingeführt. Auch hier verkehrt der Bürgerbus auf festem Linienweg und nach Fahrplan, Adorf wird dabei an einem Wochentag durch eine Linie erschlossen, Bad Elster an drei Wochentagen durch eine Linie und Lengenfeld durch zwei Linien an zwei Wochentagen. Der Bürgerbusverkehr ist ein Kooperationsprojekt zwischen dem Bürgerbusverein, dem Verkehrsverbund Vogtland und den lokalen Verkehrsunternehmen.

Mit dem Bürgerbus Arzberg wurde im Jahr 2018 ein weiterer Bürgerbus in Betrieb genommen. Im Gegensatz zu den vorher genannten Bürgerbusverkehren bedient dieser ohne Konzession die Ortsteile der Gemeinde Arzberg im Landkreis Nordsachsen und die angrenzenden Gemeinden. Die Fahrtwünsche können mit Start, Ziel und gewünschter Uhrzeit an zwei Wochentagen angemeldet werden, die Fahrten werden unter Berücksichtigung anderer Fahrtwünsche an allen Werktagen durchgeführt. Der Bürgerbus wird vom Ostelbienverein organisiert, der mit der Gemeinde Arzberg kooperiert.

Mit dem Bürgerbus Schönheide im Erzgebirgskreis und dem Bürgerbus Großpösna im Landkreis Leipzig wurden in den vergangenen Monaten zudem zwei weitere Bürgerbusverkehre eingeführt, die ohne Konzession verkehren.

## 2. Rahmenbedingungen

Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick über die Rahmenbedingungen für Bürgerbusse. Dabei werden die möglichen Modelle des Bürgerbusses mit und ohne Konzession sowie die relevanten Gesetze und Verordnungen vorgestellt.

### 2.1. Bürgerbus mit oder ohne Konzession

Für die Einrichtung und den Betrieb eines Bürgerbusses gibt es zwei Modelle:

1. Mit Konzession (innerhalb des Personenbeförderungsgesetzes)
2. Ohne Konzession (außerhalb des Personenbeförderungsgesetzes)

Beide Modelle haben Vor- und Nachteile. Ein Bürgerbus mit Konzession kann beispielsweise ein selbst festgelegtes Beförderungsentgelt erheben, während dieses bei einem Bürgerbus ohne Konzession begrenzt ist. Ein Bürgerbus mit Konzession muss jedoch einige Voraussetzungen erfüllen, die die Planung und Umsetzung aufwendiger machen als bei einem Bürgerbus ohne Konzession.

Im Folgenden werden die beiden Modelle und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) näher vorgestellt.

#### 2.1.1. Bürgerbus mit Konzession

Das PBefG regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Absatz 1 PBefG). Die Beförderung von Personen ist nach § 2 PBefG genehmigungspflichtig, die Voraussetzungen sind in § 13 PBefG dokumentiert.

- Entgeltlich bedeutet, dass die Beförderung gegen ein Entgelt (eine vereinbarte Gegenleistung) erfolgt. Als Entgelt sind neben dem Fahrpreis (Beförderungsentgelt) auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen.
- Geschäftsmäßig bedeutet, dass die Beförderung nicht nur einmalig, sondern mit der Absicht der mehrmaligen Wiederholung durchgeführt wird.
- Kraftfahrzeuge sind unter anderem Personenkraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind sowie Kraftomnibusse, die zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind (§ 4 PBefG).

Nicht dem PBefG unterliegen Beförderungen mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich erfolgen oder das Gesamtentgelt je Kilometer zurückgelegter Strecke den in § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes genannten Betrag nicht übersteigt (§ 1 Absatz 2 Satz 1 PBefG), auch wenn die Beförderungen geschäftsmäßig sind. Das Gesamtentgelt der Fahrt darf demnach 30 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke für alle Fahrgäste nicht übersteigen.

Bürgerbusse verkehren regelmäßig und gelten damit als geschäftsmäßige Beförderung. Die Beförderung erfolgt in der Regel mit Personenkraftwagen (Kleinbussen), die nicht mehr als acht Fahrgastplätze haben und damit nicht dem PBefG unterliegen.<sup>1</sup> Ob ein Bürgerbus unter das PBefG fällt oder nicht, hängt damit von der Höhe des Beförderungsentgelts ab. Übersteigt das Gesamtentgelt der Fahrt 30 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke für alle Fahrgäste, ist das

---

<sup>1</sup> Das Handbuch beschränkt sich auch aufgrund der Fahrerlaubnisverordnung (vgl. 2.4) auf Bürgerbusse mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen.

PBefG anzuwenden. Übersteigt das Gesamtentgelt diesen Betrag nicht, ist der Bürgerbus genehmigungsfrei (vgl. 2.1.2).

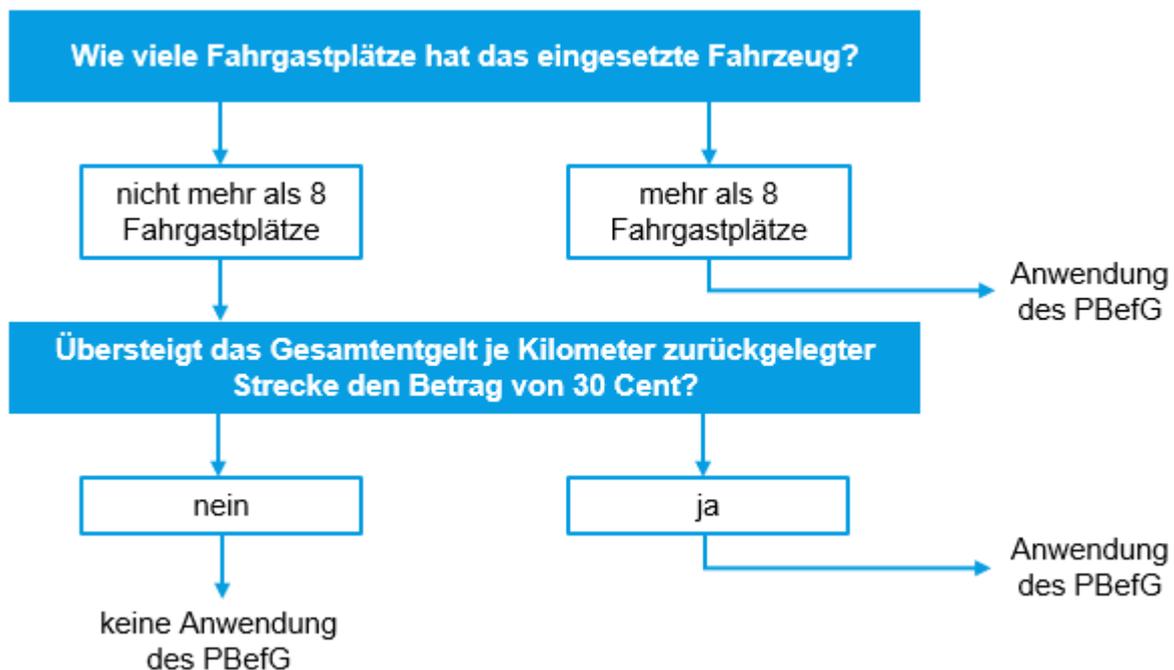


Abbildung 2: Prüfschema für die Anwendung des PBefG<sup>2</sup>

Das PBefG unterscheidet zwischen Linienverkehr (§ 42 PBefG), Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43 PBefG) und Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG).

- **Linienverkehre** (§ 42 PBefG) sind zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindungen, auf denen Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.
- **Sonderformen des Linienverkehrs** (§ 43 PBefG) sind Verkehre, die unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von
  - Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
  - Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
  - Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
  - Theaterbesucherndienen. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.
- **Linienbedarfsverkehre** (§ 44 PBefG), sind Verkehre, die der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dienen (Linienbedarfsverkehr).

Der Antragsteller für die Genehmigung eines Bürgerbusses nach dem PBefG kann der Rechtsträger des Bürgerbusses (vgl. 3.2) oder, bei einer Kooperation, ein bestehendes lokales Verkehrsunternehmen sein (vgl. 3.1). Die Genehmigung setzt den Nachweis der Sicherheit und Leistungsfähigkeit, der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung voraus.<sup>3</sup> Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit sowie die Zuverlässigkeit gelten als erfüllt, wenn eine Kommune oder ein

<sup>2</sup> In Anlehnung an Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2019), S. 16

<sup>3</sup> Die fachliche Eignung wird durch Fachkundeprüfung Straßenpersonenverkehr bei der Industrie- und Handelskammer nachgewiesen.

bestehendes Verkehrsunternehmen Antragsteller ist. Ein bestehendes Verkehrsunternehmen erfüllt zusätzlich auch die fachliche Eignung.

Mit der Genehmigung nach dem PBefG sind verschiedene Pflichten verbunden:

- **Betriebspflicht** (§ 21 PBefG): Die genehmigten Verkehre müssen während der Geltungsdauer der Genehmigung angeboten werden, es dürfen keine Fahrten ausfallen, z.B. wegen der Verfügbarkeit des Fahrpersonals oder des Fahrzeuges.  
Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder auf Dauer entbinden, wenn ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist.
- **Beförderungspflicht** (§ 22 PBefG): Jeder Fahrgast ist zu befördern, wenn die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist und die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann.
- **Tarifpflicht** (§ 39 PBefG): Die Beförderungsentgelte und -bedingungen müssen genehmigt und vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekannt gemacht werden.
- **Fahrplanpflicht** (§ 40 PBefG): Der Fahrplan muss die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten. Fahrpläne und Fahrplanänderungen müssen genehmigt und vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekannt gemacht werden

Darüber hinaus muss bei Bürgerbussen nach dem PBefG die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft, vgl.2.2) beachtet werden. Die Fahrerinnen und Fahrer des Bürgerbusses benötigen zudem eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (FzF, vgl. 2.4).

Beim Bürgerbus mit Konzession kann der Fahrpreis selbst festgelegt werden und ist nicht auf 30 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke für alle Fahrgäste begrenzt. Der dafür erforderliche Tarif muss mit der Genehmigung beantragt werden, es kann auch der Tarif des Verkehrsverbundes angewendet werden. Durch den selbst festgelegten Fahrpreis ist hier eine gute Grundlage für einen dauerhaft wirtschaftlich tragfähigen Betrieb gegeben.

Aufgrund der hohen Anforderungen und Regelungen des PBefG ist die Planung und Umsetzung aufwendiger als beim Bürgerbus ohne Konzession. Es wird daher von einer Planungszeit von 2 bis 3 Jahren ausgegangen, während ohne Konzession von 9 bis 12 Monaten ausgegangen wird, zudem erfordert die Planung gute Kenntnisse des öffentlichen Verkehrs.

Ein Praxisbeispiel für den Bürgerbus mit Konzession ist der Bürgerbus Vogtland, der in diesem Handbuch näher vorgestellt wird (vgl. 8.2). Seit 2017 verkehren dort drei Kleinbusse nach einem festen Fahrplan im Linienverkehr und ergänzen den ÖPNV der Städte Adorf, Bad Elster und Lengenfeld.

### 2.1.2. Bürgerbus ohne Konzession

Der Bürgerbus kann seit dem 01.01.2013 ohne Konzession verkehren, sofern die Beförderung mit Personenkraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind, und unentgeltlich erfolgt oder das Gesamtentgelt je Kilometer zurückgelegter Strecke den in § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes genannten Betrag nicht übersteigt (§ 1 Absatz 2 PBefG).

Die Beförderung erfolgt in der Regel mit Personenkraftwagen (Kleinbussen), die nicht mehr als acht Fahrgastplätze haben. Ob ein Bürgerbus ohne Konzession verkehren kann, hängt damit vor allem von der Höhe des Beförderungsentgelts ab. Das Bundesreisekostengesetz nennt eine Wegstreckenentschädigung 30 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke für alle Fahrgäste, sofern an der Benutzung eines Kraftwagens ein erhebliches dienstliches Interesse besteht (§ 5 Absatz 2

Satz 1 BRKG). Übersteigt das Gesamtentgelt diesen Betrag nicht, ist der Bürgerbus genehmigungsfrei.

Aufgrund des begrenzten Fahrpreises muss ein höherer Anteil der Betriebskosten durch andere Einnahmequellen gedeckt werden. Die Einnahmen aus Beförderungsentgelten sind oft auch sehr gering, so dass auf diese ganz verzichtet werden kann. Der Verzicht vereinfacht den Betrieb und die Fahrerinnen und Fahrer können sich ganz auf die Fahrt und die Fahrgäste konzentrieren. Außerdem ist ein Fahrpreis für Schülerinnen und Schüler sowie andere Fahrgäste mit teilweise subventionierten Zeitkarten nur schwer vermittelbar.

Da der Bürgerbus ohne Konzession nicht die hohen Anforderungen und Regelungen des PBefG und auch nicht die der BOKraft beachten muss, ist die Planung und Umsetzung weniger aufwendig als beim Bürgerbus mit Konzession. Die Planungszeit ist daher deutlich kürzer, es wird von 9 bis 12 Monaten ausgegangen. Darüber hinaus benötigen die Fahrerinnen und Fahrer des Bürgerbusses keine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (FzF, vgl. 2.4), jedoch sollte zumindest die gesundheitliche Eignung des Fahrpersonals überprüft werden.

Ein Praxisbeispiel für den Bürgerbus ohne Konzession ist der Bürgerbus Arzberg, der in diesem Handbuch näher vorgestellt wird (vgl.8.1). Seit 2017 verkehrt dort ein flexibler Kleinbus ohne einen festen Fahrplan. Der Ein- und Ausstieg ist in allen Ortsteilen möglich, darüber hinaus werden auch Ziele im Umland angefahren.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die beiden Modelle:

Tabelle 1: Merkmale der Angebotsformen

	Bürgerbus mit Konzession (innerhalb des PBefG)	Bürgerbus ohne Konzession (außerhalb des PBefG)
Fahrzeuggröße	Kleinbus (8 Fahrgastplätze + Fahrer), kleinere Fahrzeuge sind möglich, aber selten	
Betriebsform	Linienverkehr nach Fahrplan oder voll/teilweise flexibel nach Anmeldung	meist vollflexibel
Nutzer	Öffentlichkeit insgesamt oder eingeschränkt nach § 43 PBefG	nach lokaler Ausgestaltung
Erhebung eines Fahrpreises	ja	möglich, aber durch Bundesreisekostengesetz begrenzt
Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung	erforderlich	nicht erforderlich
Verkehrsleiter	erforderlich	nicht erforderlich
Abstimmung mit Verkehrsunternehmen	erforderlich	nicht erforderlich, aber sinnvoll

## 2.2. Verordnung über den Betrieb von Kraftfahr- unternehmen im Personenverkehr

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) enthält weitere Regelungen, unter anderem zu den Anforderungen an die Betriebsleitung, den Fahrdienst und die Fahrzeuge. Darüber hinaus regelt die Verordnung Ausnahmen der Beförderungspflicht, z.B. wenn die zu befördernde Person eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebs oder für die Fahrgäste darstellt, sowie das Verhalten der Fahrgäste.

Die BOKraft gilt für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen befördern und dem PBefG unterliegen (§ 1 BOKraft). Die Verordnung gilt also für den **Bürgerbus mit Konzession**, nicht aber für den Bürgerbus ohne Konzession.

## 2.3. Fahrpersonalgesetz und Fahrpersonalverordnung

Das Fahrpersonalgesetz (FPersG) und die Fahrpersonalverordnung (FPersV) definieren das Fahrpersonal und regeln unter anderem die Lenk- und Ruhezeiten sowie den Nachweis der verschiedenen Zeiten. Das Gesetz und die Verordnung gelten für Fahrer von Fahrzeugen, die zur Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind (§ 1 FPersV). Bürgerbusse sind also davon ausgenommen, da die Beförderung in der Regel mit Fahrzeugen erfolgt, mit nicht mehr als acht Fahrgastplätze haben.

Zur Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste wird empfohlen, dass der Bürgerbus dennoch die Regelungen der Verordnung einhält.

## 2.4. Fahrerlaubnisverordnung

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) regelt unter anderem die Erlaubnispflicht für das Führen von Kraftfahrzeugen und die Einteilung in die verschiedenen Fahrerlaubnisklassen (§ 6 FeV). Die Fahrerlaubnis der Klasse B berechtigt zum Führen von Kraftfahrzeugen mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t. Für Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Fahrgastplätzen und einer höheren zulässigen Gesamtmasse ist die Fahrerlaubnis der Klasse D erforderlich. Da nur wenige Fahrerinnen und Fahrer diese besitzen, werden in der Regel Personenkraftwagen (Kleinbusse) mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen als Bürgerbus eingesetzt.<sup>4</sup>

Darüber hinaus regelt die FeV auch das Führen von Personenkraftwagen im Linienverkehr (§ 48 FeV). Nach § 48 Absatz 1 FeV ist eine zusätzliche Erlaubnis erforderlich, wenn Fahrgäste entgeltlich oder geschäftsmäßig befördert werden oder für diese Beförderung eine Genehmigung nach dem PBefG erforderlich ist. Die zusätzliche Erlaubnis ist also für den **Bürgerbus mit Konzession** (vgl. 2.1.1), nicht aber für den Bürgerbus ohne Konzession (vgl. 2.1.2) erforderlich.

Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (FzF) wird bei der Fahrerlaubnisbehörde beantragt und setzt ein Mindestalter von 21 Jahren und den Besitz eines EU-Führerscheins der Klasse B voraus (ältere Führerscheine müssen eventuell umgetauscht werden). Der Führerschein muss seit mindestens zwei Jahren im Besitz sein. Außerdem sind folgende Nachweise für die FzF erforderlich:

- Personalausweis oder Reisepass mit aktueller Meldebestätigung
- Führungszeugnis (Belegart O)

---

<sup>4</sup> Das Handbuch beschränkt sich auch aufgrund der Fahrerlaubnisverordnung auf Bürgerbusse mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen.

- Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung nach Anlage 5 Nummer 1 der FeV (die Untersuchung kann von jedem Arzt für Allgemeinmedizin durchgeführt werden)
- Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung des Sehvermögens nach Anlage 6 der FeV (die Untersuchung kann von jedem Augenarzt durchgeführt werden)
- Leistungspsychologisches Gutachten nach Anlage 5 Nummer 2 der FeV (das Gutachten kann von einer Begutachtungsstelle für Fahreignung ausgestellt werden)

Zusätzlich holt die Fahrerlaubnisbehörde eine Auskunft aus dem Verkehrszentralregister ein.

Die FzF hat eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren und muss rechtzeitig vor Ablauf verlängert werden. Für die Verlängerung müssen die oben genannten Nachweise erneut vorgelegt werden und die Untersuchungen sowie der leistungspsychologische Test wiederholt werden. Es besteht keine Gefahr, die Fahrerlaubnis zu verlieren, wenn man die Tests nicht besteht.

Die Kosten für die Beantragung der FzF und die erforderlichen Untersuchungen liegen abhängig vom Ort und deren Umfang bei 200 bis 300 Euro pro Fahrpersonal.

Beim **Bürgerbus ohne Konzession** ist keine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (FzF) und damit auch keine der oben genannten Untersuchungen erforderlich. Aufgrund der Verantwortung gegenüber den Fahrgästen sollte dennoch die gesundheitliche Eignung des Fahrpersonals als Sicherheitsmaßnahme überprüft werden. Die Eignungsuntersuchung für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten, die Unfall- und Gesundheitsgefahren frühzeitig erkennen und verhindern soll, kann ein möglicher freiwilliger Mindeststandard sein. Die Eignungsuntersuchung kann von Fachärzten für Arbeitsmedizin oder mit der Zusatzbezeichnung Betriebsmedizin durchgeführt werden.

## 2.5. Weitere Rahmenbedingungen

Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen müssen auch weitere Bedingungen in der Bevölkerung erfüllt sein.

Bürgerbusse sollen das Mobilitätsangebot ergänzen. Damit Bürgerbusse erfolgreich sind, sollten sie „von unten“, also von den Bürgerinnen und Bürgern, initiiert werden, weil sie ein Mobilitätsdefizit erkennen. Werden Bürgerbusse dagegen „von oben“, also von der Politik, initiiert, wirkt dies, als gebe die Politik den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge an die Bevölkerung ab. Die Politik sollte Bürgerbusse nur unterstützen. Die Initiative „von unten“ zeigt zudem die Bereitschaft zum ehrenamtlichen Engagement und die Motivation der Bevölkerung, während sich die Initiative „von oben“ negativ auf die Motivation auswirken kann.

Die Bereitschaft zum ehrenamtlichen Engagement hängt von mehreren Faktoren ab, wie z.B. der allgemeinen Einstellung der Bürgerinnen und Bürger oder auch der sozialen Struktur vor Ort, und kann von Ort zu Ort sehr unterschiedlich sein. Dazu ist es hilfreich zu wissen, welchen Stellenwert das ehrenamtliche Engagement in der Bevölkerung und in der Politik hat. Ehrenamtliche Vereine vor Ort und deren Erfahrungen können bei der Einschätzung der Bereitschaft helfen, wenn nur wenige Erfahrungen vorhanden sind, wird dies deutlich schwieriger.

Darüber hinaus müssen auch genügend Mitglieder für den Bürgerbusverein gefunden werden, die bereit sind, sich über einen längeren Zeitraum ehrenamtlich zu engagieren. Für ein dauerhaftes und zuverlässiges Angebot ist vor allem eine ausreichende Anzahl an Fahrerinnen und Fahrern erforderlich, die die gesundheitlichen Anforderungen bzw. abhängig vom gewählten Modell auch die Anforderungen für die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erfüllen und gerne mit den Fahrgästen kommunizieren. Interessierte Bürgerinnen und Bürger sollten den Arbeits- und Zeitaufwand dabei nicht unterschätzen. Der Bürgerbusverein sollte die Motivation für das Engagement berücksichtigen und das Vereinsleben aktiv und attraktiv gestalten, um die Motivation lange aufrecht zu erhalten.

# 3. Organisation

Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick über die Organisation der Bürgerbusse. Dabei werden die für den Bürgerbus relevanten Akteure und Möglichkeiten der Organisation und Kooperation vorgestellt.

## 3.1. Akteure

Neben dem Bürgerbusverein sind auch weitere Akteure an der Umsetzung des Bürgerbusverkehrs beteiligt, deren Rolle sich je nach gewähltem Modell, Organisationsform und Angebotsgestaltung unterscheiden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Akteure, ihre Rolle und mögliche Aufgabe:

Tabelle 2: Relevante Akteure, ihre Rolle und Aufgaben<sup>5</sup>

Akteur	Rolle und Aufgaben
Bürgerbusverein	<ul style="list-style-type: none"><li>• Einrichtung und Betrieb des Bürgerbusses<ul style="list-style-type: none"><li>○ Personalplanung</li><li>○ Fahrplanung und Annahme von Fahrtwünschen</li><li>○ Abrechnung und Statistik</li><li>○ Organisation des Vereins</li><li>○ Werbung von Mitgliedern</li></ul></li></ul>
Kommune	<ul style="list-style-type: none"><li>• Unterstützung des Bürgerbusverkehrs, durch:<ul style="list-style-type: none"><li>○ organisatorische Unterstützung</li><li>○ politische Unterstützung</li><li>○ Förderung des ehrenamtlichen Engagements</li></ul></li></ul> <p>Darüber hinaus kann die Kommune den Bürgerbusverein auch finanziell unterstützen (z.B. Bereitstellung oder Finanzierung eines Fahrzeuges oder Ausgleich eines möglichen Betriebsdefizits) oder Rechtsträger des Bürgerbusses sein.</p>
Landkreis	<ul style="list-style-type: none"><li>• Unterstützung des Bürgerbusverkehrs, durch:<ul style="list-style-type: none"><li>○ finanzielle Unterstützung (Finanzierung eines Fahrzeuges, des Verkehrs oder Ausgleich eines möglichen Betriebsdefizits)</li><li>○ organisatorische Unterstützung</li></ul></li></ul>
Lokales Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abstimmung des Verkehrsangebots</li></ul> <p>Darüber hinaus kann das lokale Verkehrsunternehmen den Bürgerbusverein auch als Kooperationspartner unterstützen (siehe unten).</p>
sonstige	<ul style="list-style-type: none"><li>• Finanzierungspartner:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Sponsoring für Fahrzeug, Betriebskosten oder Übernahme weiterer Ausgaben</li><li>○ Werbung</li></ul></li></ul>

<sup>5</sup> In Anlehnung an Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2019), S. 32 f.

Der Bürgerbusverein kann wirtschaftlich eigenständig oder gemeinsam mit dem lokalen Verkehrsunternehmen agieren.

Bei einem wirtschaftlich eigenständigen Betrieb können die Aktiven den Bürgerbusverkehr nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten und das Verkehrsangebot ohne Einflussnahme Dritter verbessern. Die Abstimmung mit dem lokalen Verkehrsunternehmen ist dennoch sinnvoll.

Bei einem gemeinsamen Betrieb mit dem lokalen Verkehrsunternehmen unterstützt dieses den Bürgerbusverein, nimmt aber auch Einfluss auf den Bürgerbusverkehr. Das Verkehrsunternehmen kann dabei helfen, die hohen Anforderungen des PBefG zu erfüllen (bzw. erfüllt diese im Gegensatz zum Bürgerbusverein grundsätzlich) und ein attraktives und nachgefragtes Angebot zu gestalten. Das Verkehrsunternehmen kann den Bürgerbusverein zudem bei wesentlichen Aufgaben unterstützen und z.B. der Halter der Liniengenehmigung und des Fahrzeuges sein und auch weitere Aufgaben wie

- Fahrplanung,
- Annahme von Fahrtwünschen,
- Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen,
- Wartung und Instandhaltung des Fahrzeuges

übernehmen. Die Aktiven des Bürgerbusvereins nehmen somit am Vereinsleben teil und fahren quasi für das Verkehrsunternehmen. Die Zusammenarbeit zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen wird in einem Kooperationsvertrag geregelt.

#### Exkurs Kooperationsvertrag

Der Kooperationsvertrag regelt die Zusammenarbeit zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen für den Bürgerbusverkehr. Der Kooperationsvertrag enthält neben dem Vertragsgegenstand und der Vertragslaufzeit sowie den Aufgaben, Pflichten und Rechten beider Vertragspartner weitere Themen wie

- Fahrplan und Haltestellen
- Fahrgeld und Tarif
- Fahrpersonal, Fahrzeuge und Ersatzgestellung
- Einnahmen, Ausgaben und Abrechnung
- Versicherung und Zulassung
- Kommunikation
- Haftung gegenüber Dritten
- Salvatorische Klausel

Weitere Abstimmungen können auch den Anlagen hinzugefügt werden, dies ermöglicht einen detaillierteren Umfang.

## 3.2. Organisationsformen

Der Bürgerbus wird von natürlichen Personen (Aktiven) betrieben, benötigt aber für die organisatorische Abwicklung des Verkehrs einen Rechtsträger, um z.B. Verträge mit Banken (die Eröffnung eines Kontos), Kommunen oder Sponsoren abschließen zu können. Durch den Rechtsträger werden Aufgaben und Pflichten, Eigentumsrechte und Haftungsregelungen eindeutig zugeordnet und die Aktiven vor Haftungsrisiken geschützt. Für die Organisation des Bürgerbusses gibt es drei Modelle:

1. Eingetragener Bürgerbusverein (e. V.)
2. Bestehender Verein als Rechtsträger des Bürgerbusses
3. Kommune als Rechtsträger der Bürgerbusse

Im Folgenden werden die drei Modelle und ihre Vor- und Nachteile näher vorgestellt.

### 3.2.1. Eingetragener Bürgerbusverein (e. V.)

Die in der Regel genutzte Organisationsform ist der eingetragene Bürgerbusverein als Rechtsträger. Dabei handelt es sich um einen neu gegründeten und nach den üblichen Regeln organisierten Verein, dessen Satzungszweck die Durchführung des Bürgerbusverkehrs mit den damit verbundenen Aufgaben ist. Die Rechte und Pflichten des Vereins sind in den §§ 21 bis 79 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) geregelt. Der Verein muss in das Vereinsregister eingetragen werden, da nicht eingetragene Vereine nicht rechtsfähig sind. Mitglieder des Vereins sind die Aktiven, also die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sowie Organisatoren des Bürgerbusses. Aber auch andere natürliche oder juristische Personen, wie z.B. die Kommune, in der der Bürgerbus verkehren soll, können Mitglied werden.

Der Vorteil dieses Modells ist, dass der Bürgerbusverein eine eigene Rechtspersönlichkeit ist. Der Verein kann also Rechtsgeschäfte im Namen des Bürgerbusprojektes abschließen, z.B. ein Konto eröffnen, ein Fahrzeug kaufen und mit Sponsoren verhandeln. Außerdem entlastet der Verein als Rechtsträger die Vereinsmitglieder von der persönlichen Haftung.

Nachteil dieses Modells ist, dass der Bürgerbusverein die Pflichten erfüllen muss, die sich aus der Vereinsgründung und dem Vereinszweck ergeben.

#### Exkurs Vereinsgründung

Die Gründung eines Vereins ist grundsätzlich nicht sehr aufwendig. Ein eingetragener und rechtsfähiger Verein benötigt mindestens sieben Gründungsmitglieder, darunter in der Regel einen Vorsitzenden und seinen Stellvertreter, einen Schatzmeister, einen Schriftführer und mehrere Beisitzer. Die folgenden Schritte sind für die Vereinsgründung erforderlich:

- Entwurf der Vereinssatzung: In der Vereinssatzung werden unter anderem der Name und Sitz des Vereins, der Vereinszweck, die Bildung des Vorstandes und weitere Grundentscheidungen des Vereins geregelt.
- Einladung zur Gründungsversammlung
- Gründungsversammlung: In der Gründungsversammlung wird die Vereinssatzung beschlossen und ein Vorstand gewählt. Außerdem ist ein Gründungsprotokoll zu erstellen.
- Eintragung ins Vereinsregister

Nach diesen Schritten kann auch die Gemeinnützigkeit beim zuständigen Finanzamt beantragt und ein Vereinskonto eröffnet werden.

Der Freistaat Sachsen stellt Muster und weitere Informationen zur Vereinsgründung als Broschüre zur Verfügung (vgl. 9.2).

### 3.2.2. Bestehender Verein als Rechtsträger des Bürgerbusses

Ein bereits bestehender Verein kann den Bürgerbusverkehr neben seinen bisherigen Aufgaben durchführen. Dies können z.B. Heimat-, Kultur- oder Verkehrsvereine sein, die bereits vor Ort aktiv sind. Die Vereinsgründung entfällt bei diesem Modell, die Vereinssatzung und der Satzungszweck müssen eventuell angepasst werden. Die Mitglieder des bestehenden Vereins sollten Interesse am Betrieb eines Bürgerbusses haben und können die damit verbundenen Aufgaben übernehmen, aber auch neue Mitglieder können diese Aufgaben übernehmen.

Der Vorteil dieses Modells ist, dass durch den bereits bestehenden Verein keine Vereinsgründung erforderlich ist. Die Mitglieder des bestehenden Vereins haben bereits Erfahrung mit den Aufgaben und der Organisation eines Vereins und können neue Aufgaben übernehmen. Aufgaben wie die telefonische Annahme von Fahrtwünschen lassen sich zudem leicht in bestehende Aufgaben integrieren. Außerdem können bestehende Strukturen und Netzwerke genutzt werden und es ist einfacher, aus diesen Strukturen heraus neue Mitglieder für den Verein zu gewinnen.

Nachteil dieses Modells ist, dass eventuell der Vereinszweck und die Vereinssatzung angepasst und bestehende Versicherungen geändert werden müssen. Darüber hinaus ist es möglich, dass ein als gemeinnützig anerkannter Verein seine Gemeinnützigkeit verliert. Der mögliche Verlust der Gemeinnützigkeit ist im Einzelfall zu prüfen.

### Exkurs Gemeinnützigkeit

Aus der Gemeinnützigkeit ergeben sich erhebliche steuerliche Vorteile, allerdings muss der Verein auch besondere Anforderungen erfüllen, um als gemeinnützig anerkannt zu werden. Nach der Abgabenordnung (AO) gewährt das Gesetz gemeinnützigen Vereinen eine Steuervergünstigung, weil eine Körperschaft ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige, mildtätige oder kirchliche Zwecke (steuerbegünstigte Zwecke) verfolgt (§ 51 AO). Die gemeinnützigen und steuerbegünstigten Zwecke sind in § 51 AO geregelt.

Bürgerbusvereine sind, obwohl sie dem Gemeinwohl und nicht nur dem Wohle eines Einzelnen dienen nicht gemeinnützig, da sie nach ihrer Satzung Beförderungsleistungen im Personenverkehr erbringen. Dies stellt aus Sicht der Finanzbehörden grundsätzlich eine gewerbliche Tätigkeit und keinen gemeinnützigen Zweck dar.

Bei Vereinen, die neben dem Bürgerbusverkehr noch andere Aufgaben erfüllen, die als gemeinnützig anerkannt sind, kann die rechtliche Bewertung abhängig von der genauen Definition der Aufgaben und deren Gewichtung im Verein anders ausfallen.

Der Freistaat Sachsen stellt weitere Informationen zur Gemeinnützigkeit als Broschüre zur Verfügung (vgl. 9.2).

### 3.2.3. Kommune als Rechtsträger des Bürgerbusses

Eine Kommune kann auch Rechtsträger des Bürgerbusses sein. Die Aktiven gelten dann rechtlich als Helfer im Auftrag der Kommune, die Kommune kann auch selbst organisatorische Aufgaben wie z.B. die telefonische Annahme von Fahrtwünschen übernehmen. Dieses Modell erfordert dokumentierte kommunale Beschlüsse und kann auch ein Zwischenschritt vor der Gründung eines eingetragenen Bürgerbusvereins sein.

Der Vorteil dieses Modells ist, dass keine Vereinsgründung erforderlich ist und der Bürgerbusverkehr schneller umgesetzt werden kann.

Nachteil dieses Modells ist, dass der Bürgerbusverkehr nicht ausschließlich ehrenamtlich organisiert ist. Darüber hinaus kann die gewerbliche Personenbeförderung, sofern ein Fahrpreis erhoben wird, einen Verstoß gegen das wirtschaftliche Betätigungsverbot von Kommunen darstellen.

## 3.3. Versicherungen

Der Bürgerbusverein muss vor der Inbetriebnahme des Bürgerbusses sicherstellen, dass ein ausreichender Versicherungsschutz besteht. Der Verein benötigt verschiedene Versicherungen, wie

- **Kfz-Haftpflichtversicherung:** Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist in Deutschland verbindlich vorgeschrieben und deckt unabhängig von der Schuld des Fahrpersonals Personen- und Sachschäden ab, die Dritten mit dem versicherten Fahrzeug verursacht werden. Auch die neben dem Fahrpersonal beförderten Personen sind versichert. Die Versicherung wird vom Besitzer des Fahrzeuges abgeschlossen und deckt keine Schäden am eigenen Fahrzeug ab, hierfür ist eine Teil- oder Vollkaskoversicherung erforderlich.

- **Personenhaftpflichtversicherung:** Die Personenhaftpflichtversicherung deckt Personen-, Sach- oder Vermögensschäden für sonstige Risiken ab und wird für das Fahrpersonal empfohlen. Ehrenamtliche Tätigkeiten sind teilweise auch durch die Privathaftpflichtversicherung abgedeckt, dies ist im Einzelfall zu prüfen.
- **Unfallversicherung:** Die Unfallversicherung deckt Unfälle ab, übernimmt daraus entstehende Kosten und wird für das Fahrpersonal empfohlen.

Die oben genannten Versicherungen gibt es auch als Sammelversicherungen für Vereine. Der Freistaat Sachsen hat Landessammelversicherungsverträge zur Unfall- und Haftpflichtversicherung für Engagierte mit der Ecclesia Versicherungsdienst GmbH abgeschlossen, an die sich Vereine bei Fragen zum Versicherungsschutz wenden können.

Zusätzlich zu diesen Versicherungen kann auch eine Rechtsschutzversicherung sinnvoll sein, die bei Rechtsstreitigkeiten des Bürgerbusvereins die Anwalts- und Gerichtskosten übernimmt.

# 4. Angebotsplanung

Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick zu wichtigen Fragen der Angebotsplanung und beantworten die Fragen, wo, wie und wann der Bürgerbus fahren soll und wer die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer sind.

## 4.1. Wo fährt der Bürgerbus?

Eine der entscheidenden Fragen bei der Ausgestaltung des Bürgerbusverkehrs ist, wo der Bürgerbus verkehren soll.

Bürgerbusse verkehren vor allem im ländlichen Raum, da hier der klassische ÖPNV im Linien- und Taktverkehr aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und der daraus resultierenden geringen Nachfrage oft nicht wirtschaftlich ist. Oft werden hier nur wenige Fahrten angeboten, die das Ortszentrum mit dem nächstgrößeren Zentrum verbinden. Der Bürgerbus kann auch aufgrund der kleineren Fahrzeuge das Bedienungsgebiet feiner erschließen und auch abgelegene Wohngebiete oder Ortsteile erschließen und mit dem Ortszentrum, dem klassischen ÖPNV oder auch dem SPNV verbinden.

Das Bedienungsgebiet sollte sich zudem an den Bedürfnissen der Bevölkerung und nicht an den Verwaltungsgrenzen orientieren. Der Bürgerbus muss für die Bürgerinnen und Bürger attraktiv sein, und wichtige Ziele wie der nächste Bahnhof oder ein Einkaufszentrum können jedoch auch außerhalb dieser Grenzen liegen. Die Erreichbarkeit dieser Ziele ist jedoch für die Bevölkerung und für die Nutzung des Bürgerbusses entscheidend. Das Gebiet sollte daher frühzeitig unter Beteiligung der Bevölkerung diskutiert werden.

Darüber hinaus muss das Bedienungsgebiet auch ein ausreichendes Fahrgastpotenzial aufweisen. Richtwerte empfehlen für ein ausreichendes Fahrgastpotenzial ein Gebiet von bis zu 25 km<sup>2</sup> mit mindestens 3.000 erschlossenen und mindestens 800 Einwohnerinnen und Einwohnern im Einzugsbereich einer Haltestelle von bis zu 1.200 m. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sollte der Bürgerbus ein Fahrgastaufkommen von mindestens 300 und höchstens 2.000 Fahrgästen pro Monat haben. Für ein höheres Fahrgastaufkommen sind Bürgerbusse auch aufgrund ihrer Fahrzeuggröße mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen nicht geeignet. Außerdem sollten mindestens 20 Bürgerinnen und Bürger bereit sein, den Bürgerbus zu fahren.<sup>6</sup> Andere Empfehlungen nennen dagegen ein ausreichendes Fahrgastpotenzial von 7.500 Einwohnerinnen und Einwohnern im Bedienungsgebiet bei fast täglicher Bedienung an bis zu sechs Wochentagen bzw. 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bei Bedienung an einzelnen Wochentagen.<sup>7</sup>

Neben dem Bedienungsgebiet selbst müssen auch die Fahrtziele und -strecken festgelegt werden. Dabei sind sowohl Wohngebiete als auch attraktive Ziele wie Ärztezentren, Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen zu berücksichtigen. Aufgrund der begrenzten Ressourcen können jedoch nicht alle Bedürfnisse befriedigt werden, so dass Abwägungen notwendig sind.

Die folgenden Fragen können bei der Festlegung des Bedienungsgebietes, der Fahrtziele und -strecken helfen:

- Wie ist das Bedienungsgebiet strukturiert?
- Wo liegen die Orte und einzelne Ortsteile?
- Wo liegen die Siedlungsschwerpunkte?
- Welche Ziele haben die Einwohnerinnen und Einwohner?
- Wie erreichen die Einwohnerinnen und Einwohner diese Ziele bisher?

---

<sup>6</sup> Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2016)

<sup>7</sup> Vgl. Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz (2013), S. 20

Dabei ist stets zu beachten, dass der Bürgerbus das bestehende Verkehrsangebot ergänzen und verbessern soll. Die Abstimmung mit dem lokalen Verkehrsunternehmen und dessen Erfahrungen können bei der Angebotsplanung hilfreich sein.

## 4.2. Wie fährt der Bürgerbus?

Neben dem Bedienungsgebiet ist auch eine Betriebsform für den Bürgerbus festzulegen. Diese kann dem klassischen Linienverkehr entsprechen, also einem Verkehr mit festem Linienweg nach Fahrplan, oder flexibel gestaltet sein. Im Folgenden werden verschiedene Betriebsformen mit ihren Vor- Und Nachteilen näher vorgestellt.

Darüber hinaus bieten weitere Handbücher des Bundes wie z.B. das Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV<sup>8</sup> und Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen<sup>9</sup>, die online verfügbar sind, umfangreiche Informationen.

### 4.2.1. Feste Betriebsform

Die feste Betriebsform entspricht dem klassischen Linienverkehr. Das Fahrzeug fährt auf einem festen Linienweg und bedient die Haltestellen in einer festgelegten Reihenfolge, unabhängig von der Nachfrage der Fahrgäste. Das Fahrzeug fährt zudem nach Fahrplan, Fahrgäste müssen keinen Bedarf anmelden. Diese Betriebsform setzt ein bündelungsfähiges Fahrgastaufkommen voraus und bietet sich an, wenn eine regelmäßige Fahrgastnachfrage besteht und alle Haltestellen auf dem Linienweg liegen.

Der Vorteil dieser Betriebsform für den Bürgerbusverein ist, dass die Fahrten, der Personal- und Fahrzeugbedarf sehr gut planbar sind. Durch den festen Fahrplan entsteht zudem kein zusätzlicher Aufwand für die Disposition oder die Fahrgäste.

### 4.2.2. Flexible Betriebsform

Der Bürgerbus kann aber auch zeitlich oder räumlich flexibel betrieben werden.

Die wohl einfachste Form der flexiblen Bedienung ist der Bedarfsverkehr, den viele in Form des Rufbusses kennen. Der bedarfsabhängige Bürgerbus bedient die Haltestellen in einer festgelegten Reihenfolge (Linienbetrieb) und nach Fahrplan, jedoch nur, wenn die Fahrgäste vorher Bedarf angemeldet haben. Da bekannt ist, an welchen Haltestellen die Fahrgäste ein- und aussteigen, kann der Bürgerbus auf dem kürzesten Weg fahren. Ein Praxisbeispiel für den bedarfsabhängigen Bürgerbus ist der Bürgerbus Vogtland (vgl. 8.2).

Der Vorteil dieser Betriebsform ist, dass die Nachfrage vor Beginn der Fahrt bekannt ist. Dadurch können demotivierende Leerfahrten für das Fahrpersonal vermieden und die Fahrzeiten verkürzt werden. Die notwendige Anmeldung und Annahme der Fahrtwünsche sowie die Disposition der Fahrten erfordern jedoch zusätzliche personelle und technische Ressourcen.

Die flexibelste Form der Bedienung ist die vollflexible, also zeitlich und räumlich flexible Bedienung. Der Bürgerbus mit Konzession kann seit dem 01.08.2021 nach § 44 PBefG auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes (Flächenbetrieb) und festgelegter Bedienzeiten verkehren. Der Bürgerbus ohne Konzession konnte dies bereits vorher. Der Fahrgast kann Start, Ziel und Abfahrts- bzw. Ankunftszeit innerhalb des festgelegten Bedienungsgebietes und Bedienungszeitraumes frei wählen. Je nach lokaler Ausgestaltung kann der Einstieg und Ausstieg an festen Haltestellen, an

---

<sup>8</sup> Vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2023)

<sup>9</sup> Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2016)

virtuellen Haltestellen, also festgelegten Haltepunkten ohne Haltestellenausstattung, oder auch an der Haustür erfolgen. Ein Praxisbeispiel für den vollflexiblen Bürgerbus ist der Bürgerbus Arzberg (vgl. 8.1).

Der vollflexible Betrieb setzt kein bündelungsfähiges Fahrgastaufkommen voraus und bietet sich in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte an, um Einwohner aus abgelegenen Ortsteilen in das Ortszentrum und zurückzubefördern. Die hohe Flexibilität erfordert jedoch einen hohen Dispositionsaufwand und zusätzliche personelle und technische Ressourcen für den Bürgerbusverein.

Die folgenden Tabellen basieren auf dem Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV und geben einen Überblick über die Stärken und Schwächen der Fahrplanbindung sowie der Haltestellen und Haustürbedienung:

Tabelle 3: Stärken und Schwächen der Fahrplanbindung

Betreiberperspektive		Fahrgastperspektive		
	Stärken	Schwächen		
<b>Fahrplanbindung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bessere Planbarkeit von Fahrten und Fahrzeugbedarf</li> <li>Geringer zusätzlicher Dispositionsaufwand</li> <li>Systemabhängig nur geringe zusätzliche technische Ausstattung nötig</li> <li>Gewisse Bündelungsfähigkeit der Mobilitätsbedürfnisse</li> </ul> <p>→ „Relativ“ wirtschaftlicher Betrieb möglich</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Verwandtheit zum klassischen ÖPNV und größere Vertrautheit der Fahrgäste zum System bleibt erhalten</li> <li>→ geringe Zugangshemmnisse zum System</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abweichung von im Fahrplan genannten Fahrtzeiten möglich</li> <li>→ Fahrgäste können sich nicht zu 100 Prozent auf die Abfahrtszeiten verlassen</li> </ul>
<b>Ohne Fahrplanbindung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohes Maß an individuellem Service</li> <li>→ Intensive Kundenbindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erschwerte Planbarkeit von Fahrten und Fahrzeugbedarf</li> <li>Hoher Dispositionsaufwand beim Versuch der Bündelung von Verkehren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoher Komfort durch individuell mögliche Zeitplanung</li> <li>Zusätzlicher Komfortgewinn durch Fahrtzeitverkürzung gegenüber dem Linienverkehr</li> <li>→ Fahrt wird auf direktem Weg vom Start zum gewünschten Ziel durchgeführt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mögliche Zugangshemmnisse für den Fahrgast durch Abkehr von „vertrauter“ ÖPNV-Struktur</li> <li>Teilweise Verringerung des Komfortgewinns durch erforderliche lange Voranmeldezeiten (aufgrund des höheren Dispositionsaufwandes)</li> </ul>

Tabelle 4: Stärken und Schwächen der Haltestellen- und Haustürbedienung

		Betreiberperspektive		Fahrgastperspektive	
		Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
<b>Haltestellenbedienung</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringer zusätzlicher Dispositionsaufwand</li> <li>• Haltestellen sind werbewirksam (Sichtbarkeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenbedienung begrenzt das Einzugsgebiet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung des ÖPNV in gewohnter Weise möglich</li> <li>• Hohe Transparenz und gewohnte Haltestellen-zugänglichkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein Komfortgewinn durch verkürzte Zu- und Abgangswege für Fahrgäste, die an festen Haltestellen zu- oder aussteigen</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergrößerung des Einzugsgebietes erschließt neue Kunden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Dispositionsaufwand</li> <li>• Geringe Bündelungsfähigkeit</li> <li>• Dadurch ggf. Verlängerung der Fahrzeiten</li> <li>• Hoher Marketing- und Informationsaufwand zur Überwindung von Zugangsbarrieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komfortgewinn durch den fehlenden Bedarf, die Haltestelle aufsuchen zu müssen</li> <li>• Komfortgewinn durch verkürzte bzw. entfallende Wege</li> <li>• Dadurch auch Verbesserung des Sicherheitsempfindens</li> <li>• FahrerIn/Fahrer kann ggf. beim Tragen von Einkäufen unterstützen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverlängerung für alle Fahrgäste (bei Sammlung)</li> <li>• Anmeldung des Fahrtwunsches notwendig (Hemmnis)</li> </ul>

Darüber hinaus stellt der Richtungsbandbetrieb in seinen verschiedenen Formen in Bezug auf die räumliche Flexibilität eine Mischform aus Linien- und Flächenbetrieb dar. Die Start- und meist auch die Endhaltestelle sind festgelegt, der Weg dazwischen ist jedoch flexibel und hängt von der gewählten Form und den angemeldeten Fahrtwünschen ab.

Die folgende Tabelle basiert ebenfalls auf dem Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV und gibt einen Überblick über die Stärken und Schwächen des Richtungsbandbetriebes und des Flächenbetriebes:

Tabelle 5: Stärken und Schwächen des Richtungsbandbetriebs und des Flächenbetriebs

		Betreiberperspektive		Fahrgastperspektive	
		Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
<b>Richtungsbandbetrieb</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewisse räumliche Flexibilisierung und Erschließung neuer Kundenkreise</li> <li>Verkehre im Vergleich zum Flächenbetrieb werden besser gebündelt</li> <li>→ Verbessert Wirtschaftlichkeit des Betriebes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrtzeiten und Fahrtdauer können nur „ungefähr“ kalkuliert werden</li> <li>Fahrtzeiten können sich gegenüber dem Linienverkehr verlängern</li> <li>→ betriebliche Nachteile bei Umlaufplanung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Räumliche Flexibilisierung erschließt größere Anzahl an Einwohnern</li> <li>Direkte Fahrten ohne Umstieg werden möglich</li> <li>→ kann Zubringerverkehr zum Linienverkehr ersetzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abfahrtzeiten und Fahrtdauer können nur „ungefähr“ kalkuliert werden</li> <li>Fahrtzeiten können sich gegenüber dem Linienverkehr verlängern</li> </ul>	
	<b>Flächenbetrieb</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Größtmögliche räumliche Erschließungswirkung wird erzielt</li> <li>Direkte Fahrt von der Quelle im Flächenbetrieb optimiert Fahrwege</li> <li>Schwer bündelbare disperse Mobilitätsbedürfnisse können bedient werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geringe Bündelung der Verkehre reduziert Wirtschaftlichkeit des Betriebs</li> <li>Hoher Dispositionsaufwand</li> <li>Betrieb wird ggf. als Konkurrenz zum Taxibetrieb in der Region gesehen → Widerstände möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung aller Einwohner im Bedienungsgebiet durch räumliche Flexibilisierung</li> <li>Komfortgewinn durch umsteigefreie Verbindungen</li> <li>Direkte Fahrt von der Quelle zum Ziel vermeidet Umwege</li> </ul>	

Unabhängig von der gewählten Betriebsform können auch andere Flexibilisierungsmaßnahmen geprüft werden. Neben der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen kann z.B. auch das Ein- und Aussteigen außerhalb der Haltestellen ermöglicht werden. Dies kann unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrs auch nur zu festgelegten Zeiten oder in festgelegten Gebieten sein. Dabei ist es jedoch wichtig darauf zu achten, dass das Ein- und Aussteigen auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste problemlos und gefahrlos möglich ist.

### Anmeldung der Fahrtwünsche

Bei flexiblen Bürgerbusangeboten ist eine Anmeldung erforderlich. Die Anmeldung der Fahrtwünsche erfolgt in der Regel telefonisch, teilweise auch über das Internet und wird vom Personal des Bürgerbusvereines entgegengenommen und bearbeitet. Die Annahme kann von Personal übernommen werden, das gerne mit den Fahrgästen kommuniziert, aber nicht den

Bürgerbus fahren möchte. Bei vollflexiblen Angeboten kann es zudem sinnvoll sein, dass dasselbe Personal auch die Routenplanung durchführt, da gegebenenfalls Rückfragen erforderlich sind.

Die Fahrtwünsche können auch von der Kommune oder dem lokalen Verkehrsunternehmen entgegengenommen werden, sofern diese mit dem Bürgerbusverein zusammenarbeiten. Da die beiden Akteure ohnehin für die Bürgerinnen und Bürger bzw. Kundinnen und Kunden telefonisch erreichbar sind, entsteht hier nur ein geringer Aufwand und kein zusätzlicher Personalbedarf.

### 4.2.3. Bedienzeitraum

Weiterhin ist auch ein Bedienzeitraum für den Bürgerbus festzulegen. Das Angebot kann von einem mehrstündigen Angebot an einem Wochentag bis zu einem täglichen Angebot reichen.

Der Bedienzeitraum wird nach unten begrenzt durch die Fahrgastnachfrage und die Anzahl der Fahrzeuge und des Fahrpersonals. Der Zeitraum sollte daher frühzeitig unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger diskutiert werden, um eine hohe Fahrgastnachfrage zu erreichen.

Die Fahrgastnachfrage muss im Bedienungsgebiet so hoch sein, dass das Fahrzeug ausreichend ausgelastet ist. Die Fahrgastnachfrage muss den Bürgerbusverkehr, den organisatorischen Aufwand und auch den finanziellen Aufwand, z.B. durch die Anschaffung eines Fahrzeuges, rechtfertigen. Bei zu geringer Nachfrage sollte daher geprüft werden, ob das Bedienungsgebiet erweitert werden muss, ob wichtige Ziele der Einwohnerinnen und Einwohner fehlen oder ob der Bürgerbus auch andere Aufgaben übernehmen kann, z.B. Fahrten für andere Vereine außerhalb des Bedienzeitraums. Zudem sollte die Fahrgastnachfrage auch die Arbeit des Bürgerbusvereins rechtfertigen. Eine zu geringe Auslastung kann der Motivation der Aktiven und damit auch langfristig dem Bürgerbusverein schaden.

Darüber hinaus ist der Bedienzeitraum nach oben durch die Anzahl der Fahrzeuge und des Fahrpersonals begrenzt. Die Bürgerbusvereine verfügen in der Regel über ein Fahrzeug mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen und eine begrenzte Anzahl an Fahrpersonal. Ein längerer Zeitraum und ein Angebot an mehreren Wochentagen erfordert mehr Fahrpersonal, zudem sollten die Arbeits- und Fahrzeiten der Aktiven auch unabhängig von den vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten nicht zu lang sein und Pausen vorgesehen werden, da die ehrenamtliche Arbeit mit Spaß und nicht mit Stress verbunden sein soll.

#### Exkurs Lenk- und Ruhezeiten

Nach dem Arbeitszeitgesetz (ArbZG) darf die werktägliche Arbeitszeit acht Stunden nicht überschreiten; eine Verlängerung auf bis zu zehn Stunden ist möglich, wenn innerhalb von sechs Kalendermonaten acht Stunden werktäglich nicht überschritten werden. Darüber hinaus regelt das ArbZG die Ruhepausen und die Ruhezeit.

Die Fahrpersonalverordnung (FPersV) definiert strengere Lenk- und Ruhezeiten für Fahrpersonal von Fahrzeugen, die zur Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrpersonals bestimmt sind. Es wird empfohlen, dass sich Bürgerbus zur Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste dennoch die Regelungen der Verordnung einhält. Nach der FPersV darf die ununterbrochene Fahrtzeit 4,5 Stunden nicht überschreiten. Danach ist eine Pause von 45 Minuten oder alternativ innerhalb der 4,5 Stunden zwei Pausen von 15 und 30 Minuten vorzusehen, die Mindestruhezeit beträgt 11 Stunden.

Die meisten Bürgerbusse erfüllen diese Anforderungen aufgrund ihrer Bedienzeiten und Fahrpläne problemlos.

Die Anzahl der Fahrten im Bedienzeitraum hängt neben der Fahrgastnachfrage und der Anzahl der Fahrzeuge und des Fahrpersonals auch von der Größe des Bedienegebietes ab. Das Angebot kann von einzelnen Fahrten am Vormittag oder Nachmittag bis zu einem Stundentakt reichen. Bei der

Fahrplangestaltung können Testfahrten zur Ermittlung der Fahrzeiten hilfreich sein, außerdem sollten auftretende Verspätungen ausgeglichen werden können.

Die folgenden Fragen können bei der Festlegung des Bedienzeitraums helfen:

- Wann besteht eine hohe Fahrgastnachfrage?
- Wie viele Fahrzeuge und Fahrpersonal stehen zur Verfügung?
- Wann steht das Fahrpersonal zur Verfügung?

### 4.3. Wer nutzt den Bürgerbus?

Eine weitere entscheidende Frage bei der Ausgestaltung des Bürgerbusverkehrs ist, wer den Bürgerbus nutzen soll.

Das Bedienungsgebiet, die festgelegten Ziele und der Bedienzeitraum sind auch auf die potenziellen Fahrgäste ausgerichtet. Im Folgenden werden die verschiedenen Nutzergruppen vorgestellt:

- **Kinder und Jugendliche:** Kinder und Jugendliche sind für ihre Mobilität auf aktive Mobilität oder bei größeren Entfernungen auf ihre Eltern oder öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Der Bürgerbus kann ihnen dabei helfen, kulturelle, mediale oder sportliche Freizeitangebote am Nachmittag zu erreichen.
- **Erwachsene:** Erwachsene können den Bürgerbus für verschiedene Aktivitäten nutzen. Aufgrund des meist frühen Arbeitsbeginns und der sehr unterschiedlichen Arbeitszeiten ist der Bürgerbus für den Weg zur Arbeit nur selten geeignet, Erwachsene können ihn aber tagsüber nutzen, um z.B. Ärztezentren, Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen zu erreichen.
- **Seniorinnen und Senioren:** Seniorinnen und Senioren sind für ihre Mobilität oft auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, aber zeitlich flexibler als berufstätige Erwachsene. Seniorinnen und Senioren können den Bürgerbus wie andere Erwachsene nutzen, um z.B. Ärztezentren, Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen zu erreichen und stellen die größte Zielgruppe der Bürgerbusse dar.

Die verschiedenen Nutzergruppen haben verschiedene Anforderungen und Wünsche; ist der Bürgerbus sehr stark auf eine Nutzergruppe ausgerichtet, kann dies dazu führen, dass der Bürgerbus für andere Gruppen unattraktiv wird. Es sollten möglichst viele Nutzerinnen und Nutzer von dem Angebot angesprochen werden, um eine hohe Fahrgastnachfrage zu erreichen.

Die folgenden Fragen können helfen:

- Welche potenziellen Nutzerinnen und Nutzer gibt es?
- Welche Nutzergruppen sollen angesprochen werden?
- Welche Anforderungen und Wünsche haben die Nutzergruppen?

Der Bürgerbus sollte frühzeitig vorgestellt und unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger diskutiert werden, damit möglichst viele potenzielle Fahrgäste erreicht werden (vgl. 7.2). Darüber hinaus können auch einfache Haushaltsbefragungen zur Information potenzieller Nutzerinnen und Nutzer und zur Berücksichtigung ihrer Interessen hilfreich sein.

Da die Mobilität im ländlichen Raum sehr stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist und viele Menschen, die nicht auf den ÖPNV angewiesen sind, nur selten öffentliche Verkehrsmittel nutzen, braucht es Zeit, bis sich der Bürgerbus etabliert und sich die Gewohnheiten ändern. Der Bürgerbusverein sollte daher auch Geduld haben.

## 4.4. Integration in bestehende Mobilitätsangebote

Bürgerbusse sollen das Mobilitätsangebot ergänzen und müssen daher sinnvoll in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert werden.

Die Abstimmung mit dem lokalen Verkehrsunternehmen ist bei Bürgerbussen mit Konzession erforderlich und bei Bürgerbussen ohne Konzession nicht erforderlich, aber sinnvoll. Die Abstimmung kann dabei helfen die beiden Verkehre einerseits zeitlich und räumlich voneinander abzugrenzen, um Parallelverkehre zu vermeiden, andererseits aber auch sinnvoll zu verknüpfen. Angebotslücken können so erkannt und geschlossen werden, wodurch der Bürgerbus und der bestehende ÖPNV gestärkt werden.

In der Praxis kann die zeitliche Trennung bedeuten, dass der Bürgerbus Angebotslücken im Fahrplan des bestehenden ÖPNV schließt, wenn der klassische Linienbus aufgrund geringer Nachfrage nicht oder nur selten verkehrt. Die räumliche Trennung kann bedeuten, dass der bestehende ÖPNV die Orte auf einer Hauptverkehrsachse miteinander verbindet und der Bürgerbus abgelegene Orte oder Ortsteile erschließt und mit dem ÖPNV verbindet. Der Bürgerbus kann somit neben dem Ortsverkehr auch als Zubringer dienen, die Verknüpfung erfolgt über den Fahrplan und von beiden Verkehren bediente Haltestellen.

Darüber hinaus kann der Bürgerbus auch über die Fahrgastinformation (vgl. 7.1) und den Tarif des Verkehrsverbundes (vgl. 6.2) in das ÖPNV-Angebot integriert werden.

Die für die Fahrgastinformation erforderlichen Daten wie z.B. Ortsdaten, Netzdaten, Liniendaten und Fahrplandaten müssen dem Verkehrsverbund oder Zweckverband geliefert werden, die Auslieferung kann z.B. über die VDV-Standardschnittstelle (VDV-Schrift 452) erfolgen. Bei einer festen Betriebsform des Bürgerbusses ist dies leicht, bei einer flexiblen Betriebsform nur schwer umsetzbar. Durch die tarifliche Integration kann die Nutzung des Bürgerbusses vereinfacht werden und zusätzliche Kosten zum bestehenden ÖPNV vermieden werden.

Bürgerbusse können vor allem bei flexibler Ausgestaltung des Angebots als Konkurrenz zum Taxi- und Mietwagengewerbe gesehen werden, auch wenn es deutliche Unterschiede gibt. Während der Bürgerbus nur zu festgelegten Bedienzeiträumen an festgelegten Tagen fährt und Fahrtwünsche wenn möglich bündelt, fährt das Taxi fast immer und befördert die Fahrgäste individuell. Das Taxi bietet zudem einen höheren Komfort, da es sehr kurzfristig bestellt werden kann und die Fahrgäste direkt an ihr Ziel befördert.

Unabhängig davon hat das Taxi- und Mietwagengewerbe nach dem PBefG keinen Konkurrenzschutz durch andere Formen der Personenbeförderung, sollte aber dennoch frühzeitig informiert und kontaktiert werden, um Konflikte oder Widerstände zu vermeiden. Wenn die Unterschiede zwischen den beiden Angeboten als nicht ausreichend angesehen werden, können Kompromisse beim Bedienungsgebiet oder der Bedienung helfen, eine Lösung zu finden. Die „Konkurrenz“ ist aber keinesfalls ein Argument gegen den Bürgerbus.

# 5. Ressourcen

Der Bürgerbus benötigt für ein attraktiv gestaltetes Angebot Ressourcen wie ehrenamtliches Personal, ein Fahrzeug und weitere Ressourcen, die im Folgenden vorgestellt werden.

## 5.1. Personal

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bürgerbusvereine sind freiwillig und ehrenamtlich tätig. Da die Tätigkeit im Bürgerbusverein nicht finanziell entlohnt wird, ist es wichtig, die Motive für das ehrenamtliche Engagement zu kennen und die Motivation aufrecht zu erhalten. Die Motive können sehr unterschiedlich sein, z.B.

- das Mobilitätsangebot und den öffentlichen Verkehr zu erhalten und verbessern
- der Kontakt, die Begegnung mit anderen Menschen und das Vereinsleben
- die Möglichkeit anderen Menschen zu helfen
- die Möglichkeit aktiv zu sein und sich sinnvoll zu beschäftigen

Der Bürgerbusverein benötigt Personal für verschiedene Tätigkeiten, wie Fahrtätigkeiten oder die Fahrdienstleitung, die direkt das Verkehrsangebot betreffen, aber auch für andere Tätigkeiten wie Organisation, Verwaltung oder Öffentlichkeitsarbeit. Der Bürgerbusverein bietet somit auch Bürgerinnen und Bürgern, die den Bürgerbus nicht selbst fahren wollen, verschiedene Möglichkeiten, sich ehrenamtlich zu engagieren und im Verein tätig zu sein. Während zu Beginn des Bürgerbusprojekts nur wenige engagierte Personen benötigt werden, die das Projekt organisieren und vorantreiben, wird später deutlich mehr Personal benötigt, auch weil die ehrenamtliche Tätigkeit mit Spaß und nicht mit Stress verbunden sein soll.

Fahrtätigkeiten oder die Fahrdienstleitung können so z.B. von Bürgerinnen und Bürgern übernommen werden, die großes Interesse am öffentlichen Verkehr haben. Oft handelt es sich auch um ehemalige Busfahrer oder Kraftfahrer, die diese Tätigkeit gerne weiter ausüben wollen. Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer sind oft schwer zu finden, als Richtwert sollte pro Betriebstag im Monat ein Fahrpersonal zur Verfügung stehen, zusätzlich sind Urlaubs- und Krankheitstage zu berücksichtigen.

Organisatorische Tätigkeiten wie die Entgegennahme von Fahrtwünschen oder Aufgaben im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit können von Bürgerinnen und Bürgern übernommen werden, die den Bürgerbus nicht selbst fahren wollen und großes Interesse am Kontakt und der Kommunikation mit anderen Menschen haben.

Da der Bürgerbusverein Mitglieder braucht, die sich langfristig engagieren, ist es wichtig die Motive und Interessen der Mitglieder zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollte das Vereinsleben aktiv gestaltet werden, regelmäßige gemeinsame Aktivitäten oder auch Veranstaltungen wie Vereinsfeste können dazu beitragen, den Verein zu stärken und auch neue Mitglieder zu gewinnen (vgl. 7.2).

## 5.2. Fahrzeug

Bei den als Bürgerbus eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich auch aufgrund der Fahrerlaubnisverordnung in der Regel um Kleinbusse mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen und einer Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t. Die Fahrzeuge können handelsübliche Kleinbusse oder auf Fahrgestellen aufgebaute Kleinbusse, auch voll oder teilweise niederflurig, sein.

Der Fahrzeughalter kann der Bürgerbusverein selbst, die Kommune oder ein kooperierendes Verkehrsunternehmen sein. Wenn ein Verkehrsunternehmen das Fahrzeug zur Verfügung stellt, übernimmt es in der Regel auch weitere im (Kooperationsvertrag geregelte) Aufgaben wie die Wartung und Instandsetzung des Fahrzeugs.

Die in der folgenden Tabelle empfohlene Fahrzeugausstattung orientiert sich an bestehenden Bürgerbushandbüchern und nennt Ausstattungsmerkmale verschiedener Kategorien wie Raumangebot und Innenraum, Sicherheit und Barrierefreiheit, aber auch Komfort. Darüber hinaus werden weitere für den Bürgerbusverein relevante Ausstattungsmerkmale für den Betrieb und die Kommunikation sowie den Vertrieb genannt.

Tabelle 6: Empfohlene Fahrzeugausstattung

Kategorie	Ausstattung
Raumangebot und Innenraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhtes Dach für komfortables Ein- und Aussteigen</li> <li>• Elektrische Fahrgastraumtür</li> <li>• Tiefere Zusatz-Trittstufe an der Fahrgastraumtür</li> <li>• Haltegriffe im Einstiegsbereich und im Innenraum</li> <li>• Mittel- oder Seitengang</li> <li>• Abstell- und Befestigungsmöglichkeiten für Gepäck, Rollatoren und Rollstühle</li> <li>• Anordnung der Fahrgastsitze als Einzelsitze</li> <li>• verstellbarer Schwingsitz für das Fahrpersonal</li> <li>• Haltewunschtafter (bei Einsatz im Linienverkehr)</li> </ul>
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Automatikgurte und höhenverstellbare Kopfstützen an allen Plätzen</li> <li>• Beleuchtung des Einstiegsbereiches</li> <li>• Innenraumbeleuchtung (inkl. Fahrgastraum)</li> <li>• Zusatzspiegel zur Fahrgastraum-Beobachtung</li> <li>• Fußboden mit rutschfestem Belag</li> <li>• Kindersitze/Kinderuntersitze und entsprechende Befestigungsmöglichkeit an den Sitzen</li> </ul>
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voll oder mindestens teilweise niederfluriges Fahrzeug</li> <li>• Fahrzeuggebundene Rollstuhlrampe, ggf. Rollstuhlrampe oder Rollstuhllift an der Hecktür</li> </ul>
Komfort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaanlage</li> <li>• Stand- bzw. Zusatzheizung</li> <li>• Sonnenschutz</li> <li>• Evtl. Automatikgetriebe</li> <li>• Evtl. Rückfahrkamera</li> </ul>
Betrieb und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrerhandbuch</li> <li>• Fahrtenbuch</li> <li>• Orts- und Straßenkarten</li> <li>• Handy zur Abstimmung mit dem Disponenten bzw. dem Verkehrsunternehmen</li> <li>• Gut sichtbare Uhr</li> <li>• Elektronische Geräte oder Vordrucke für Fahrgast- und Einnahmenerfassung</li> </ul>
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektronischer Bordrechner (bei Anwendung des Verbundtarifes; kann vom lokalen Verkehrsunternehmen gestellt werden)</li> <li>• Halterung für Blockfahrscheine</li> <li>• Zahltablett</li> <li>• Evtl. Spendendose</li> </ul>

Bei der oben genannten Fahrzeugausstattung handelt es sich um Empfehlungen, es muss nicht alles vorhanden sein.

Barrierefreie Mobilität bietet den Fahrgästen mehr Komfort und bessere Zugänglichkeit und wird aufgrund des demografischen Wandels immer wichtiger. Da Seniorinnen und Senioren bzw. allgemein ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen die größte Zielgruppe von Bürgerbussen darstellen, sollte dies bei der Anschaffung eines Fahrzeuges berücksichtigt werden und die Barrierefreiheit bestenfalls durch ein vollständig oder zumindest teilweise niederfluriges Fahrzeug gewährleistet werden. Neben der barrierefreien Ausstattung des Fahrzeuges ist auch eine Schulung und Sensibilisierung des Fahrpersonals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen wichtig.

### **Exkurs Barrierefreiheit**

Das PBefG berücksichtigt die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen und gibt das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vor (§ 8 PBefG). Das PBefG lässt derzeit konkret benannte Ausnahmen zu, z.B. für Haltestellen mit sehr geringem Fahrgastaufkommen (weniger als 2.500 Einsteiger im Jahr) oder wenn dies einen unverhältnismäßigen Mehraufwand bedeutet.

Auch wenn Bürgerbusverkehre in der Regel unter diese Ausnahmen fallen, sollten die unterschiedlichen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt und eine möglichst barrierefreie Nutzung ermöglicht werden. Die Barrierefreiheit betrifft das Fahrzeug, die Haltestelle und die Fahrgastinformation. Die Fahrgastinformation sollte sofern vorhanden, auch auf barrierefreie Haltestellen hinweisen.

Die erforderliche Vertriebstechnik hängt von den Fahrgeldeinnahmen bzw. der Finanzierung des Bürgerbusses ab. Werden Fahrgeldeinnahmen erhoben, kann die Vertriebstechnik von einfachen Blockfahrtscheinen bei Anwendung des Haustarifs bis hin zu elektronischen Bordrechnern bei Anwendung des Verbundtarifs reichen. Elektronische Bordrechner können vom lokalen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden und bieten auch weitere Vorteile, wie z.B. die mögliche Kontrolle von E-Tickets.

Darüber hinaus sollte das Fahrzeug optisch als Bürgerbus erkennbar sein. Bürgerbus-Logos oder Schriftzüge können dabei helfen, im Linienverkehr eingesetzte Bürgerbusse müssen mindestens an der Front- und Heckschreibe Ziel (nur Frontscheibe) und Liniennummer anzeigen (BOKraft § 33).

Die Investitionskosten für einen Kleinbus mit Dieselantrieb betragen etwa 30.000 bis 40.000 Euro für einen handelsüblichen Kleinbus ohne barrierefreie Ausstattung und etwa 110.000 bis 120.000 Euro für einen auf einem Fahrgestell aufgebauten barrierefreien Kleinbus.<sup>10</sup> Wie auch bei anderen Fahrzeugen wird die Elektromobilität in Zukunft eine wichtige Rolle spielen, um den Verkehr nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten.

### **Exkurs Elektromobilität**

Bei der Elektromobilität wird grundsätzlich zwischen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeugen unterschieden. Beide Fahrzeugtypen gelten als emissionsfrei, darüber hinaus gibt es auch emissionsarme Hybridfahrzeuge. Das Handbuch beschränkt sich aufgrund der besseren Verfügbarkeit und der geringeren Anschaffungs- und Betriebskosten auf BEV und gibt einen Überblick über diese.

BEV leisten einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Emissions- und Klimaschutzziele im Verkehrssektor. BEV sind nachhaltiger als konventionelle Fahrzeuge, verursachen keine lokalen

---

<sup>10</sup> Vgl. Bürgerbus Arzberg

Emissionen und weniger Luftschadstoffe<sup>11</sup>, haben einen geringeren Energieverbrauch und sind bei geringen Geschwindigkeiten auch leiser<sup>12</sup>. Ein batterieelektrischer Bürgerbus kann aufgrund der genannten Aspekte zu einer höheren Akzeptanz des Bürgerbusverkehrs beitragen und den Bürgern die Elektromobilität näherbringen.

Das Angebot an BEV hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Es werden auch immer mehr Kleintransporter angeboten und es ist davon auszugehen, dass das Angebot mit zunehmender Elektrifizierung des Verkehrs weiter zunimmt. Derzeit handelt es sich bei batterieelektrischen Bürgerbussen noch um Umbauten, wie den für Ende des Jahres 2024 angekündigten Bürgerbus e-Civitas Economy der niederländischen Tribus Group. Das niederflurige Fahrzeug soll acht Fahrgastplätze, einen Rollstuhlplatz und eine Reichweite von über 200 km bieten.

### **Unterschiede zwischen batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen**

Die Reichweite konventioneller Fahrzeuge ist mehr als doppelt so hoch und muss beim Einsatz batterieelektrischer Bürgerbusse bei der Angebotsplanung berücksichtigt werden. Die Reichweite des BEV kann in der Praxis auch noch geringer sein und hängt von verschiedenen Faktoren wie der Topografie und dem Klima ab. Abhängig von der Bedienungszeit, der Anzahl der Fahrten und gegebenenfalls längeren Betriebspausen zum Nachladen kann die Reichweite des BEV aber auch ausreichend sein. Die erforderliche Reichweite ist vor der Anschaffung des Fahrzeuges zu ermitteln bzw. das Angebot an die gebotene Reichweite des Fahrzeuges anzupassen.

Das Fahrpersonal benötigt keine fachspezifischen Kenntnisse für BEV. Da sich das Fahrverhalten stark auf den Energieverbrauch und damit die Reichweite auswirkt, sollten die ersten Testfahrten unter Aufsicht eines in Elektromobilität erfahrenen Fahrers durchgeführt und der Energieverbrauch beobachtet werden. Werkstätten hingegen benötigen für Reparatur- und Wartungsarbeiten von BEV eine zusätzliche Ausbildung des Personals und zusätzliche Ausstattung.

Neben zum Fahrzeug wird auch eine Ladeinfrastruktur benötigt. Der Bürgerbus kann an einer vorhandenen Ladesäule in der Kommune geladen werden. Sofern diese nicht exklusiv für den Bürgerbus zur Verfügung gestellt werden kann, ist jedoch eine eigene Ladesäule von Vorteil.

### **Kosten und Förderung von batterieelektrischen Fahrzeugen**

Die Investitionskosten für batterieelektrische Bürgerbusse sind höher als für konventionelle Bürgerbusse, zusätzlich fallen Kosten für die Ladeinfrastruktur an. Neben dem Nachhaltigkeitsaspekt sind die Betriebskosten unter anderem aufgrund des geringeren Energieverbrauchs und der niedrigeren Energiekosten geringer. Auch die Reparatur- und Wartungskosten sind geringer, da ein BEV über weniger verschleißanfällige Komponenten verfügt. Weitere Einsparungen ergeben sich z.B. aus der befristeten Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer und der anschließenden Ermäßigung um 50 Prozent für Elektrofahrzeuge nach § 3d Abs. 1 KraftStG.

Die Investitionsmehrkosten für batterieelektrische bzw. emissionsfreie Fahrzeuge, die benötigte Infrastruktur und weiteres sind jedoch oft förderfähig. Der Bund und der Freistaat Sachsen legen regelmäßig neue Förderprogramme auf, wie z.B. die RL Bus, die die Förderung von barrierefreien und emissionsfreien Bürgerbussen mit Konzession ermöglicht (vgl. 6.3).

---

<sup>11</sup> BEV emittieren Luftschadstoffe vor allem durch Brems- und Reifenabrieb

<sup>12</sup> Vgl. Umweltbundesamt (2021), S. 21

## 5.3. Weitere Ressourcen

Der Bürgerbusverein benötigt neben dem Fahrzeug auch weitere Ausstattung und Technik, wie z.B. einen Arbeitsplatz mit Computer und Telefon sowie Smartphones.

Der Arbeitsplatz kann sich in einem selbst organisierten oder dem Verein z.B. von der Kommune zur Verfügung gestellten Büro oder Vereinshaus befinden. Die Ausstattung sollte die typische Ausstattung wie Computer mit üblicher Bürosoftware und bestenfalls auch Dispositionssoftware, Drucker, Telefon und Internet umfassen, um die Aufgaben des Bürgerbusverkehrs durchführen zu können. Die Aufgaben umfassen z.B. die Annahme von Fahrtwünschen, Fahrplanung, Dienstplanung, Abrechnung und Statistik aber auch Öffentlichkeitsarbeit wie das Erstellen von Texten für den Verein, Marketingmaterialien oder die Internetseite des Vereins. Das Büro kann außerdem auch als Aufenthaltsraum dienen, wenn kein separater Raum zur Verfügung steht.

Darüber hinaus sollten zumindest das Fahrpersonal und die Fahrdienstleitung über Smartphones verfügen, um während der Bedien- und Betriebszeiten erreichbar zu sein und Änderungen oder Störungen melden zu können.

# 6. Finanzierung

Der Bürgerbusverkehr ist aufgrund des ehrenamtlichen Engagements und der dadurch entfallenden Personalkosten deutlich kostengünstiger als der klassische ÖPNV. Jedoch sind vor allem vor der Inbetriebnahme viele einmalige Investitionen und hohe Ausgaben erforderlich, und auch der langfristige Betrieb des Bürgerbusses muss wirtschaftlich tragfähig sein.

Im Folgenden werden die einmaligen und laufenden Kosten sowie die möglichen Einnahmequellen genannt.<sup>13</sup> Darüber hinaus wird in den nachfolgenden Abschnitten auf diese und auf die Unterschiede zwischen Bürgerbussen mit Konzession und Bürgerbussen ohne Konzession näher eingegangen.

## Ausgaben



- Fahrzeug
- Weitere Ausstattung und Technik
- Haltestellenausstattung
- Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung, Untersuchungen und Schulungen
- Reparatur des Fahrzeugs
- Wartung des Fahrzeugs
- Kraftfahrzeugsteuer
- Versicherungen
- Sonstige Abschreibungen
- Fahrpläne und Informationsmaterial
- Kraft- und Schmierstoffe bzw. Strom

## Einnahmen

### Finanzierung:

- Kommunale Zuschüsse (auch Ausgleich eines möglichen Betriebsdefizits)
- Anschubfinanzierung
- Fördermittel
- Kredite

### aus Betrieb:

- Fahrgeldeinnahmen
- Erstattungen für die Beförderung behinderter Menschen und deren Begleitpersonen nach SGB IX
- Mitgliedsbeiträge
- Sponsoren
- Erstattung der Energiesteuer
- Erstattung der Kraftfahrzeugsteuer
- Spenden (auch Dienstleistungen und Sachleistungen)

## 6.1. Ausgaben

Die Ausgaben für den Bürgerbus können in einmalige und laufende Kosten unterteilt werden.

Die einmaligen Kosten fallen vor der Inbetriebnahme des Bürgerbusses an und umfassen die Investitionskosten für das Fahrzeug, die weitere Ausstattung und Technik des Bürgerbusvereins und gegebenenfalls die Haltestellenausstattung. Die Anschaffung und Finanzierung eines Fahrzeuges

---

<sup>13</sup> In Anlehnung an Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (2016), S. 17

stellt die größte finanzielle Herausforderung dar, Bürgerbusvereine sind in der Regel auf die Unterstützung der Kommune oder des Verkehrsunternehmens bzw. Verkehrsverbundes angewiesen. Wenn die finanzielle Unterstützung nicht ausreicht, kann die Aufnahme eines Kredits erforderlich sein.

Beim **Bürgerbus mit Konzession** im Linienverkehr fährt das Fahrzeug auf einem festen Linienweg und bedient Haltestellen. Bei den Haltestellen kann es sich um bestehende Haltestellen handeln, es können aber auch neue Haltestellen zur Feinerschließung des Bedienungsgebietes und zur Erschließung abgelegener Wohngebiete oder Ortsteile erforderlich sein. Sollen neue Haltestellen für den Bürgerbusverkehr eingerichtet werden, ist dies bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Nach Genehmigung ist ein Mast mit Haltestellenschild und Fahrplankasten aufzustellen.

Die laufenden Kosten umfassen Verbrauchsmaterialien wie Kraft- und Schmierstoffe für das Fahrzeug, aber auch Kosten für Reparatur, Wartung und Versicherung des Fahrzeugs. Für die Arbeitsplätze des Bürgerbusvereins können Kosten für Telefon, Internet und Software sowie für die Smartphones des Fahrpersonals und der Fahrdienstleitung anfallen.

Darüber hinaus fallen für das Fahrpersonal Kosten für Versicherungen, für die Beantragung und Verlängerung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sowie für die erforderlichen Untersuchungen an (vgl. 2.4). Die Kosten werden in der Regel vom Bürgerbusverein übernommen, da die Tätigkeit im Bürgerbusverein nicht finanziell entlohnt wird.

Weitere laufende Kosten fallen für die öffentliche Kommunikation an (vgl. 7.2). Die Ausgaben umfassen unter anderem die Erstellung von Printmedien und Veranstaltungen und werden mit zunehmender Bekanntheit und Etablierung des Bürgerbusangebots etwas zurückgehen.

## 6.2. Einnahmen

Der Bürgerbus verfügt über verschiedene Einnahmequellen, die Höhe der Einnahmen ist von der Anzahl der Fahrgäste, aber auch der Bekanntheit des Bürgerbusses und der Unterstützung z.B. durch Sponsoren abhängig.

Beim **Bürgerbus mit Konzession** sind im Rahmen der Genehmigung des Bürgerbusverkehrs auch die Beförderungsentgelte und -bedingungen zu genehmigen (Tarifpflicht). Der Bürgerbus kann einen eigenen Tarif anwenden und zusätzlich Tickets des Verkehrsverbundes akzeptieren oder auch vollständig in den Tarif des Verkehrsverbundes integriert sein. Bei der Anwendung des Verbundtarifs ist die Kooperation mit dem lokalen Verkehrsunternehmen unter anderem für die Abrechnung erforderlich.

Beim **Bürgerbus ohne Konzession** ist ein Tarif möglich, die Höhe des Fahrpreises ist jedoch durch das Bundesreisekostengesetz auf 30 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke für alle Fahrgäste begrenzt. Viele Bürgerbusse erheben daher einen geringen Fahrpreis (z.B. 1 Euro beim Bürgerbus Schönheide) oder verzichten auf einen Fahrpreis, um rechtliche Probleme zu vermeiden (z.B. Bürgerbus Arzberg und Großpösna). Die Fahrgäste können jedoch den Bürgerbusverein durch eine Spende im Fahrzeug unterstützen und so zur Finanzierung des Angebotes beitragen.

Bürgerbusvereine können zudem Mitgliedsbeiträge erheben. Durch die Mitgliedsbeiträge kann der Bürgerbusverein finanziell unterstützt werden, in der Regel sind Mindestbeiträge angegeben. Der Verein sollte jedoch auf Mitgliedsbeiträge des Fahrpersonals oder anderer Aktiver verzichten, da die Tätigkeit im Bürgerbusverein nicht finanziell entlohnt wird und sie mit dieser Tätigkeit bereits einen Beitrag leisten. Freiwillige Zahlungen sind selbstverständlich möglich.

Eine weitere Einnahmequelle sind Sponsoren. Der Bürgerbusverein kann Sponsoren gegen Entgelt Werbeflächen am oder im Fahrzeug (z.B. auf einem Infotainmentsystem) oder in Printmedien zur Verfügung stellen. Das Fahrzeug sollte jedoch noch als Bürgerbus erkennbar sein. Bei Bürgerbussen mit Konzession werden zugunsten eines einheitlichen Designs der Verkehrsmittel im

Verkehrsverbund oft nur ausgewählte Flächen für Werbung zur Verfügung gestellt oder ganz auf Werbung verzichtet.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Einnahmequellen und die Unterschiede der beiden Modelle:

Tabelle 7: Einnahmequellen und Unterschiede der Angebotsformen

	Bürgerbus mit Konzession (innerhalb des PBefG)	Bürgerbus ohne Konzession (außerhalb des PBefG)	Weitere Informationen
Fahrgeldeinnahmen	ja, abhängig vom Kooperationsvertrag auch Einnahmen aus Zeitkarten	möglich, aber durch Bundesreisekostengesetz begrenzt	regelmäßig, Höhe von Anzahl der Fahrgäste abhängig
Erstattungen für die Beförderung behinderter Menschen	ja, abhängig vom Kooperationsvertrag	nein	Höhe von Anzahl der Fahrgäste abhängig, Zählungen notwendig
Mitgliedsbeiträge	ja	ja	in der Regel jährlich
Werbenahmen	ja	ja	
Erstattung der Energiesteuer	ja	nein, außer bei Elektrofahrzeugen	jährlich, nachträgliche Erstattung
Erstattung der Kraftfahrzeugsteuer	ja	nein	jährlich, nachträgliche Erstattung
Spenden	ja	ja	

## 6.3. Förderung

In Sachsen gibt es derzeit kein spezielles Förderprogramm für Bürgerbusse. Unter Umständen können jedoch andere Förderprogramme genutzt werden.

Die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Förderung von Bussen im öffentlichen Personennahverkehr (RL Bus) fördert **Bürgerbusse mit Konzession** mit Regionalisierungsmitteln und Landesmitteln. Gegenstand der Förderung sind barrierefreie, saubere und emissionsfreie Fahrzeuge, Überlandbusse und Bürgerbusse sowie benötigte Infrastruktur. Die Förderung kann von Verkehrsunternehmen, kommunalen Gebietskörperschaften und kommunalen Aufgabenträgern nach § 4 Absatz 1 ÖPNVG beantragt werden. Da die Richtlinie Bürgerbusse als Kleinbusse definiert, die überwiegend im Linienverkehr nach § 42, § 43 Nr. 2 oder § 44 PBefG eingesetzt werden, sind nur Bürgerbusse mit Konzession förderfähig.

Weitere Fördermöglichkeiten können die verschiedenen Förderprogramme für den ländlichen Raum sein, wie z.B. die Richtlinie LEADER mit Mitteln des europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER).

Neben Förderprogrammen gibt es auch Wettbewerbe, wie z.B. den simul\*Kreativ-Mitmachwettbewerb des Sächsischen Staatsministeriums für Landesentwicklung, an dem man mit einer Projektbeschreibung teilnehmen kann. Der seit 2021 bestehende Wettbewerb fördert

innovative Ansätze in Sachsen, die die Lebensqualität verbessern und nachhaltig zur regionalen Strukturentwicklung beitragen. Die ausgewählten Projekte erhalten ein Preisgeld zwischen 5.000 und 150.000 Euro, der Bürgerbus Großpösna wurde im Rahmen des Wettbewerbs mit 100.000 Euro gefördert.

## 6.4. Abrechnung und Statistik

Beim **Bürgerbus mit Konzession** besteht eine Abrechnungs- und Buchhaltungspflicht. Der Bürgerbusverein muss dem Finanzamt eine Jahresabrechnung mit einer Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen vorlegen. Bei einer Kooperation mit einem Verkehrsunternehmen besteht gegenüber diesem eine monatliche Abrechnungspflicht, deren Details im Kooperationsvertrag geregelt sind. Die Abrechnung kann neben den Fahrgeldeinnahmen z.B. auch die Anzahl der Fahrgäste mit Zeitkarten, Schülerinnen und Schüler oder behinderte Menschen und deren Begleitpersonen nach SGB IX enthalten. Die erhobenen Daten können vom Bürgerbusverein auch für eigene Zwecke statistisch ausgewertet werden.

Beim **Bürgerbus ohne Konzession** besteht keine Abrechnungs- und Buchführungspflicht, wenn keine Fahrgeldeinnahmen erhoben werden. Die erzielten Einnahmen in Form von Spenden sollten jedoch erfasst werden.

Unabhängig von der Abrechnungs- und Buchhaltungspflicht sollten die Fahrgastzahlen erfasst und statistisch ausgewertet werden. Die Statistik gibt einen Überblick über die Entwicklung der Fahrgastzahlen und kann bei der Weiterentwicklung des Bürgerbusangebotes helfen. So können z.B. sinkende Fahrgastzahlen frühzeitig erkannt und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Lösungen erarbeitet werden oder das Bedienungsgebiet und die Bedienzeiträume der Nachfrage angepasst werden.

# 7. Information und Kommunikation

Damit der Bürgerbus erfolgreich ist, muss er möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern im Bedienungsgebiet bekannt sein. Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick über die Fahrgastinformation und verschiedene Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit.

## 7.1. Fahrgastinformation

Damit die Bürgerinnen und Bürger das Bürgerbusangebot nutzen, müssen die betrieblichen Informationen den potenziellen Fahrgästen bekannt sein. Eine umfassende Fahrgastinformation an verschiedenen Stellen mit Informationen wie

- Fahrplan,
- Liniennetzplan,
- Tarifinformationen,
- Beförderungsbedingungen,
- Kontaktdaten des Bürgervereins

ist dafür wichtig. Bei flexiblen Bedienungsformen wie Rufbussen müssen zusätzlich die Kontaktdaten für die Anmeldung von Fahrtwünschen und die Voranmeldezeit bekannt sein.

Die Haltestellen sollten mindestens mit einem Aushangfahrplan mit Kontaktdaten des Bürgerbusvereins und Tarifinformationen ausgestattet sein, bei Bürgerbussen mit Konzession ist der Aushangfahrplan Pflicht. Zusätzlich kann ein Liniennetzplan hilfreich sein.

Darüber hinaus sollte die Fahrgastinformation auch an anderen Stellen im Bedienungsgebiet durch Printmedien und online erfolgen.

Printmedien wie Broschüren oder Informationsblätter mit dem Fahrplan und Tarifinformationen des Bürgerbusses können an alle Haushalte im Bedienungsgebiet versendet und z.B. in den Kommunalverwaltungen oder auch in für potenzielle Fahrgäste relevanten Einrichtungen wie Arzthäusern und Freizeiteinrichtungen verteilt werden. Für internetaffine Nutzerinnen und Nutzer können die Fahrgastinformationen auch auf den Internetseiten des Bürgerbusvereins und der Kommune zur Anzeige oder zum Herunterladen zur Verfügung gestellt werden.

Bei einer Kooperation des Bürgerbusvereins mit dem lokalen Verkehrsunternehmen kann die Fahrgastinformation zusätzlich durch das Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbund erfolgen. Die Informationen können über ihre eigenen Printmedien und Internetseiten zur Verfügung gestellt und der Bürgerbus in die Fahrplanauskunft integriert werden.

## 7.2. Öffentliche Kommunikation

Damit Bürgerbusangebote erfolgreich sind ist es wichtig, dass sie möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern bekannt sind. Eine frühzeitige Vorstellung des Bürgerbusprojektes, bereits während der Angebotsplanung, kann zu einer hohen Akzeptanz, einer hohen Bekanntheit und einer umfangreichen Beteiligung der Bevölkerung beitragen. Darüber hinaus hilft dies auch, Mitglieder für den Bürgerbusverein zu gewinnen.

Die Bürgerinnen und Bürger können auf verschiedene Weise über das Bürgerbusprojekt informiert werden. Neben persönlichen Gesprächen eignen sich Printmedien wie Broschüren oder Informationsblätter, Bürgerversammlungen und eigene Veranstaltungen oder auch Infostände bei externen Veranstaltungen wie z.B. Festen in der Kommune. Auch lokale Mitteilungsblätter oder die lokale Presse, können über das Bürgerbusprojekt informieren und mit ihrer großen Reichweite dazu beitragen, die Bevölkerung zu erreichen.

Die Öffentlichkeitsarbeit muss auch nach Inbetriebnahme des Bürgerbusses fortgesetzt werden, um neue Fahrgäste und Vereinsmitglieder zu gewinnen.

Im Folgenden werden verschiedene Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit näher vorgestellt:

- **Persönliche Gespräche:** Durch persönliche Gespräche kann den Bürgerinnen und Bürgern das Bürgerbusangebot vorgestellt werden, die Vereinsmitglieder können zudem direkt auf eventuelle Bedenken, Anforderungen und Wünsche der Bevölkerung eingehen. Gespräche nach der Inbetriebnahme dienen auch der Kundenbindung.
- **Printmedien:** Durch Printmedien können das Bürgerbusangebot und der Bürgerbusverein vorgestellt werden. Die Vereinsmitglieder können sich und den Verein vorstellen und näher auf ihre Aufgaben und die Motivation für das ehrenamtliche Engagement eingehen. Die Bürgerinnen und Bürger erhalten einen Einblick in die verschiedenen Aufgaben des Vereins und neue Vereinsmitglieder können gewonnen werden.
- **Bürgerversammlungen:** Bürgerversammlungen können dazu dienen, das Angebot einer größeren Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern bekannt zu machen. Versammlungen nach der Inbetriebnahme können dem Austausch und Feedback dienen und helfen, das Angebot bei Bedarf anzupassen und zu verbessern.
- **Eigene Veranstaltungen:** Eigene Veranstaltungen können helfen, neue Fahrgäste und Vereinsmitglieder zu gewinnen. Darüber hinaus dienen sie auch der Kundenbindung und stärken das Vereinsleben, das eine wichtige Motivation für die Mitglieder sein kann. Anlässe für eigene Veranstaltungen können z.B. die Inbetriebnahme des Bürgerbusses oder Vereinsjubiläen sein, aber auch andere Veranstaltungen wie ein Sommerfest sind denkbar. Eventuell können Sponsoren den Bürgerbusverein unterstützen oder neue Sponsoren gewonnen werden.
- **Externe Veranstaltungen:** Aber auch externe Veranstaltungen wie Feste in der Kommune können helfen. Der Bürgerbusverein kann z.B. mit einem Stand vertreten sein und die Bürgerinnen und Bürger informieren und sich mit ihnen über den Bürgerbus oder auch die Erfahrungen als Fahrgast oder Vereinsmitglied austauschen.
- **Eigene Internetseite:** Auf der eigenen Internetseite (und auch in sozialen Medien) können das Bürgerbusangebot und der Bürgerbusverein vorgestellt werden. Darüber hinaus kann über Ereignisse wie die Vereinsgründung, die Inbetriebnahme, aber auch den tausendsten Fahrgast, den tausendsten Kilometer des Bürgerbusses oder Jubiläen berichtet werden.
- **Lokale Presse:** Die lokale Presse kann, wie der Bürgerbusverein selbst über das Bürgerbusangebot, den Verein und verschiedene Ereignisse berichten und erreicht durch die große Reichweite viele Bürgerinnen und Bürger. Durch z.B. Interviews mit Vereinsmitgliedern kann den Bürgern ein Einblick in die Aufgaben der Vereinsmitglieder und das Vereinsleben gegeben werden.

Eine hohe Akzeptanz und eine hohe Bekanntheit des Bürgerbusses wirken sich auch positiv auf die weitere Unterstützung z.B. durch Sponsoren aus.

### Weitere Unterstützer gewinnen

Lokale Händler oder Unternehmen sind oft bereit, den Bürgerbusverein zu unterstützen, der Verein sollte daher aktiv auf potenzielle Sponsoren zugehen. Die Unterstützung kann durch die Übernahme von Kosten, durch Zuschüsse oder auch Dienstleistungen erfolgen. Lokale Autohändler oder Werkstätten können dem Bürgerbusverein z.B. ein Fahrzeug zur Verfügung stellen oder Reparatur- und Wartungsarbeiten am Fahrzeug kostenlos übernehmen. Der Verein kann den Sponsoren dafür Werbeflächen am oder im Fahrzeug (z.B. auf einem Infotainmentsystem), in Printmedien oder bei Veranstaltungen zur Verfügung stellen und diese auf der eigenen Internetseite vorstellen.

# 8. Bürgerbus in der Praxis

Im Folgenden werden mit dem Bürgerbus Arzberg und dem Bürgerbus Vogtland zwei etablierte Bürgerbusprojekte im Freistaat Sachsen vorgestellt. Die beiden Praxisbeispiele unterscheiden sich grundsätzlich, so verkehrt der Bürgerbus Arzberg im Flächenbetrieb ohne Konzession und der Bürgerbus Vogtland im Linienbetrieb mit Konzession und ist in den Verkehrsverbund Vogtland integriert.

## 8.1. Bürgerbus Arzberg

Die Idee eines Bürgerbusses in der Gemeinde Arzberg im Landkreis Nordsachsen geht auf drei Studien aus den Jahren 2012 bis 2014 zurück, die vor allem bei älteren Menschen Mobilitätsdefizite erkannten. Alle drei Studien empfahlen als Lösung die Einführung eines Bürgerbusses, die Studie „Sicherung der Daseinsvorsorge durch regionale Abstimmung von ÖPNV- und Versorgungsstrategien“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr empfahl darüber hinaus die Durchführung eines Pilotprojektes im Mittelbereich Torgau.

Die Vorbereitungen für das Bürgerbusprojekt begannen im März 2016, nachdem sich der Landkreis für das Projekt entschieden hatte, und dauerten etwa ein Jahr. Die Inbetriebnahme des Bürgerbusses erfolgte im Februar 2017. Das Projekt wurde fachlich von Dr. Holger Jansen und dem Institut nexus unterstützt, zudem wurde Kontakt zum Bürgerbus Langenlonsheim in Rheinland-Pfalz aufgenommen.

Der Bürgerbus Arzberg sollte an den bestehenden Ostelbienverein angegliedert werden, dies war jedoch rechtlich nicht möglich. Daher wurde die Gemeinde Arzberg als Rechtsträgerin des Bürgerbusses gewählt, die den Ostelbienverein über eine Kooperationsvereinbarung mit dem Betrieb des Bürgerbusses beauftragt. Der Verein ist auch Träger des ostelbischen Mehrgenerationenhauses Arzberg, das in der Gemeinde bereits etabliert ist und vor mehreren Jahren ebenfalls die Idee einer ehrenamtlichen Mobilitätslösung für Arzberg hatte.

Die Gemeinde ist außerdem auch Eigentümerin des Bürgerbusfahrzeugs, eines barrierefreien Mercedes-Benz Sprinters der Firma TS Fahrzeugtechnik Weida mit acht Fahrgastplätzen und Platz für einen Kinderwagen oder Rollstuhl. Das Fahrzeug wurde vom Landkreis mit Fördermitteln des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) mit 110.000 Euro (zu 100 Prozent) gefördert. Darüber hinaus unterstützt der Landkreis den Bürgerbus mit jährlich 5.000 Euro für die Betriebskosten, die damit anfangs vollständig gedeckt werden konnten.

Der Bürgerbus Arzberg verkehrt ohne Konzession im gesamten Gemeindegebiet. Der Bürgerbus bedient keine Haltestellen, sondern holt die Fahrgäste an der Haustür ab, bringt sie zum Zielort und holt sie dort auch wieder ab (die Fahrgäste erhalten hierfür eine Karte mit der Telefonnummer des Fahrpersonals). Ziel der Fahrt kann auch eine der umliegenden Gemeinden oder Städte sein, wie z.B. die Kreisstadt Torgau oder auch Städte in Brandenburg. Der Bürgerbus verkehrt an allen Werktagen, eine Anmeldung der Fahrtwünsche ist jedoch erforderlich. Die Anmeldung mit Angabe von Start, Ziel und gewünschter Uhrzeit ist an zwei Wochentagen möglich, die Fahrten werden unter Berücksichtigung der anderen Fahrtwünsche durchgeführt. Dazu ist während der Anmeldezeit ein Disponent vor Ort, der die Fahrt und die Abholzeit der Fahrgäste plant.

Die Fahrgäste des Bürgerbusses sind überwiegend Seniorinnen und Senioren oder andere Erwachsene, die den Bürgerbus für Arztbesuche oder zum Einkaufen nutzen. Die Beförderung ist kostenlos, es ist jedoch möglich im Fahrzeug zu spenden. Seit kurzem werden die Fahrgäste auch auf ihrem Weg zum Ziel begleitet und erhalten Hilfe, z.B. beim Tragen des Gepäcks.

Das Personal des Bürgerbusses besteht derzeit aus insgesamt 16 Personen. Für die Durchführung des Bürgerbusverkehrs werden mindestens acht Fahrerinnen und Fahrer benötigt, die jeweils 12 bis 15 Stunden pro Monat an drei Tagen fahren. Da der Bürgerbus Arzberg ohne Konzession verkehrt,

benötigt das Fahrpersonal keine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung. Das Fahrpersonal absolviert jedoch regelmäßig eine Eignungsuntersuchung für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten und wird durch Einweisungen und Probefahrten geschult.

Der Bürgerbus Arzberg hat sich, auch weil die Bevölkerung bereits während der Vorbereitungen regelmäßig und umfassend informiert wurde, schnell etabliert und ist heute ein fester Bestandteil der Gemeinde. Die Fahrgastzahlen sind relativ konstant und das Angebot soll langfristig aufrechterhalten werden, derzeit werden Einnahmen durch Spenden und Werbung für ein neues Bürgerbusfahrzeug gesammelt. Der Bürgerbus ist auch über die Gemeinde Arzberg hinaus bekannt und wurde bereits von mehreren Kommunen, die an der Einführung eines Bürgerbusses interessiert sind, darunter die Gemeinde Großpösna, und aus dem wissenschaftlichen Umfeld kontaktiert.

## 8.2. Bürgerbus Vogtland

Im Vogtland kam die Idee eines Bürgerbusses von mehreren Seiten. Mehrere Bürgerinnen und Bürger wandten sich aufgrund von Mobilitätsdefiziten an die Bürgermeister der Gemeinden Adorf und Bad Elster, die daraufhin bereits mehrere Jahre vor der Inbetriebnahme die Idee eines Bürgerbusses, wenn auch nicht konkret, verfolgten. Später kam diese Idee auch dem Verkehrsverbund Vogtland (VVV) als Aufgabenträger des ÖPNV und dem Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (ZVV), die mit der Neuausschreibung des Vogtlandnetzes im Jahr 2014 Angebotslücken und damit konkrete Anforderungen an einen Bürgerbus erkannten. Der damalige Geschäftsführer des VVV, Thorsten Müller, hatte bereits Erfahrung mit Bürgerbussen.



Abbildung 3: Bürgerbusfahrzeug Lengenfeld (Vogtland); Quelle [www.vogtlandauskunft.de](http://www.vogtlandauskunft.de)

Die Vorbereitungen für das Bürgerbusprojekt begannen im Jahr 2016, wobei auch Kontakt zu bestehenden Bürgerbusprojekten aufgenommen wurde. Die Vorbereitung und die Organisation erfolgten größtenteils durch den VVV, die Finalisierung einschließlich der Unterzeichnung der Kooperationsverträge erfolgte im letzten halben Jahr der Vorbereitungszeit. Die Inbetriebnahme des Bürgerbusses erfolgte im März 2017.

Der eingetragene Bürgerbusverein Vogtland wurde im Jahr 2016 gegründet und ist Rechtsträger des Bürgerbusses. Der Verein organisiert insgesamt drei Bürgerbusse in den Kommunen Adorf, Bad

Elster und Lengenfeld. Gründungsmitglieder des Vereins sind neben den drei Kommunen, dem VVV und zwei lokalen Verkehrsunternehmen auch interessierte Bürger, weitere Kommunen, die an der Einführung eines Bürgerbusses interessiert sind, können dem Verein beitreten. Die drei Ortsgruppen des Vereins arbeiten im Tagesgeschäft unter jeweils einem Leiter unabhängig voneinander, darüber hinaus sind die Aufgaben verteilt. So übernimmt Adorf die Fahrerverwaltung, Bad Elster den Vorstandsvorsitz und Lengenfeld die Finanzen.

Jede der drei Kommunen verfügt über ein eigenes Bürgerbusfahrzeug, einen barrierefreien Mercedes-Benz Sprinter der Firma TS Fahrzeugtechnik Weida mit acht Fahrgastplätzen und Platz für einen Kinderwagen oder Rollstuhl. Die Fahrzeuge sind Eigentum des lokalen Verkehrsunternehmens (Plauener Omnibusbetrieb GmbH), das sie dem Bürgerbusverein kostenlos zur Verfügung stellt und sowohl die Betriebskosten als auch die Wartung übernimmt. Die Fahrzeuge wurden zu 50 Prozent vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) und zu weiteren 40 Prozent vom ZVV gefördert. Darüber hinaus wurde der Verein mit einer Anschubfinanzierung von 30.000 Euro unterstützt, die zu 50 Prozent von den drei Gemeinden und zu 50 Prozent vom ZVV getragen wurde und darf die Fahrgeldeinnahmen gemäß Kooperationsvertrag anteilig behalten. Auf Werbung wird zugunsten des Corporate Designs verzichtet.

Der Bürgerbus Vogtland verkehrt mit Konzession auf festem Linienweg und nach Fahrplan, eine Anmeldung der Fahrtwünsche ist teilweise erforderlich. Adorf wird an einem Wochentag durch eine Linie erschlossen, Bad Elster an drei Wochentagen durch eine Linie und Lengenfeld durch zwei Linien an zwei Wochentagen. Der VVV sieht den Bürgerbus als Ortsverkehr, der das bestehende Verkehrsangebot ergänzt, und als Zubringer zum ÖPNV. Jede Linie hat einen Anschluss an den regionalen ÖPNV und soll diesen somit stärken.

Die Fahrgäste des Bürgerbusses sind überwiegend Seniorinnen und Senioren, die den Bürgerbus für Arztbesuche oder zum Einkaufen nutzen. Der Fahrplan ist auf die Bedürfnisse vor Ort abgestimmt und es gilt der Tarif des Verkehrsverbundes. Der Bürgerbus der Gemeinde Lengenfeld bringt die Fahrgäste z.B. zu den Sprechstunden zum Arzt (die teilweise auf den Bürgerbus abgestimmt sind) und am Markttag zum Markt. Im Kurort Bad Elster wird der Bürgerbus auch häufig von Kurgästen mit Deutschlandticket genutzt.

Das Personal des Bürgerbusses besteht derzeit aus etwa 25 Fahrerinnen und Fahrern, drei Personen, die die Ortsgruppen leiten, drei bis fünf Personen in der Verwaltung und beim Verkehrsverbund, die weitere Aufgaben übernehmen und dem Vorstand. Das Fahrpersonal besteht überwiegend aus Senioren und fährt vorrangig in den Ortsteilen der eigenen Gemeinde. Die monatliche Fahrzeit beträgt derzeit je nach Gemeinde 15 bis 24 Stunden pro Monat. Das Fahrpersonal benötigt eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, da der Bürgerbus mit Konzession verkehrt. Die Kosten werden vom VVV übernommen. Darüber hinaus werden für das Personal des Bürgerbusvereins auch Fahrproben und Prüfungen beim Verkehrsunternehmen sowie Schulungen für das Kassen- und Ticketsystem durchgeführt. Weitere Aufgaben wie Marketing und Öffentlichkeitsarbeit werden vom VVV übernommen.

Der Bürgerbus Vogtland ist in den Gemeinden Adorf, Bad Elster und Lengenfeld etabliert und leistet einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe. Der Bürgerbus weist relativ konstante Fahrgastzahlen auf und ist durch die Integration in das bestehende Verkehrsangebot und den Verbundtarif auch für nicht ortsansässige Fahrgäste interessant.

# 9. Weitere Informationen und Kontakte

## 9.1. Gesetze und Verordnungen

### [Arbeitszeitgesetz \(ArbZG\)](#)

<https://www.gesetze-im-internet.de/arbzg/>

### [Fahrerlaubnisverordnung \(FeV\)](#)

[https://www.gesetze-im-internet.de/fev\\_2010/](https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/)

### [Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen \(ÖPNVG\)](#)

<https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/3863-OePNVG>

### [Personenbeförderungsgesetz \(PBefG\)](#)

<https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>

### [Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr \(BOKraft\)](#)

[https://www.gesetze-im-internet.de/bokraft\\_1975/](https://www.gesetze-im-internet.de/bokraft_1975/)

## 9.2. Informationen und Kontakte in Sachsen

### [Sächsische Landesbehörden](#)

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft Arbeit und Verkehr  
<https://www.mobilitaet.sachsen.de/nahmobilitaet-3978.html>

Sächsisches Staatsministerium der Justiz und für Demokratie, Europa und Gleichstellung  
Broschüre „Alles zum Verein“

<https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/11885>

Sächsisches Staatsministerium für Soziales und Gesellschaftlichen Zusammenhalt  
Versicherungsschutz für ehrenamtlich Engagierte  
<https://www.ehrenamt.sachsen.de/versicherungsschutz-fuer-ehrenamtlich-engagierte.html>

### [Bürgerbus Arzberg](#)

<http://www.buergerbus-arzberg.de/>

### [Bürgerbus Großpösna](#)

<https://grosspoesna.com/grosspoesna/buergerservice/buergerbeteiligung/buergerbus/>

### [Bürgerbus Lommatzscher Pflege](#)

<https://www.lommatzscher-pflege.de/region/buergerbus.html>

### [Bürgerbus Schönheide](#)

<https://www.diakoniestation-eibenstock.de/neuigkeiten/der-buergerbus-schoenheide-startet/>

## **Bürgerbus Vogtland**

<https://badelster.de/stadtverwaltung/buergerbus-einfach-gut-gefahren>

## 9.3. Informationen und Kontakte außerhalb von Sachsen

Die folgenden Dokumente bzw. Internetseiten anderer Bundesländer bieten weitere Informationen zum Thema Bürgerbusse:

### Bundesbehörden

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2023/handbuch-planung-flexibler-bediengungsformen-oepnv.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Planungsleitfaden „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf>

### Baden-Württemberg

Leitfaden „BürgerBusse in Fahrt bringen“ und weitere Dokumente

<https://www.nvbw.de/aufgaben/planung-und-foerderprogramme/kompetenznetz-oepnv/buergerbusse>

### Brandenburg

Handbuch Bürgerbus

[https://www.brandenburg.de/media\\_fast/lbm1.a.4856.de/Vbb%20Bürgerbus.pdf](https://www.brandenburg.de/media_fast/lbm1.a.4856.de/Vbb%20Bürgerbus.pdf)

### Hessen

Broschüre „Bürgerbusse in Hessen“

[https://www.mobileshessen2030.de/mm/Broschre\\_Brgerbusse.pdf](https://www.mobileshessen2030.de/mm/Broschre_Brgerbusse.pdf)

### Nordrhein-Westfalen

Leitfaden für die Einrichtung von Bürgerbussen und weitere Dokumente

<https://www.pro-buergerbus-nrw.de/service/broschueren-downloads/broschueren.html>

### Rheinland-Pfalz

Projekt Bürgerbusse

<https://dokumente.landtag.rlp.de/landtag/vorlagen/2-235-16.pdf>

### Schleswig-Holstein

Bürgerbusleitfaden und weitere Dokumente

<https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/buergerbusse-in-schleswig-holstein/>

### Thüringen

Informationsbroschüre „Bürgerbus in Thüringen“

[https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Strat\\_Landesentwicklung\\_Demografie/Regionalentwicklung/2019\\_04\\_06\\_Infobroschuere\\_Buergerbus\\_TH.pdf](https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Strat_Landesentwicklung_Demografie/Regionalentwicklung/2019_04_06_Infobroschuere_Buergerbus_TH.pdf)

# 10. Literaturverzeichnis

## **Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2023)**

Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV [Online]

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2023/handbuch-planung-flexibler-bdienungsformen-oepnv.html>

## **Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2016)**

Planungsleitfaden „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“ [Online]

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf>

## **Lange, Martin (2018)**

Bürgerbusse als Zukunftsmodell zur Ergänzung des ÖPNV im ländlichen Raum in Sachsen? Bestandsaufnahme und Erfahrungen bestehender Systeme im Freistaat [Online]

<https://opus.bsz-bw.de/hsf/frontdoor/deliver/index/docId/188/file/Lange,+Martin++Bachelorarbeit.pdf>

## **Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz (2013)**

Projekt Bürgerbusse [Online]

<https://dokumente.landtag.rlp.de/landtag/vorlagen/2-235-16.pdf>

## **Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (2016)**

Bürgerbusleitfaden [Online]

<https://unternehmen.nah.sh/assets/pdf/2016-11-23-Buergerbus-Leitfaden-web.pdf>

## **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2019)**

Informationsbroschüre „Bürgerbus in Thüringen“ [Online]

[https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Strat\\_Landesentwicklung\\_Demografie/Regionalentwicklung/2019\\_04\\_06\\_Infobroschuere\\_Buergerbus\\_TH.pdf](https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Strat_Landesentwicklung_Demografie/Regionalentwicklung/2019_04_06_Infobroschuere_Buergerbus_TH.pdf)

## **Umweltbundesamt (2021)**

Lärmtechnische Bewertung des Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) [Online]

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_122-2021\\_laermtechnische\\_bewertung\\_des\\_acoustic\\_vehicle\\_alerting\\_system.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_122-2021_laermtechnische_bewertung_des_acoustic_vehicle_alerting_system.pdf)

**Herausgeber:**

Sächsisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Redaktion:**

SMWA, vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH

**Gestaltung und Satz:**

vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH

**Redaktionsschluss:**

23. Juli 2024

**Bezug:**

[www.publikationen.sachsen.de](http://www.publikationen.sachsen.de)

**Verteilerhinweis**

Diese Informationsschrift wird von der Sächsischen Staatsregierung im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Information der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern im Zeitraum von sechs Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

**Copyright**

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdruckes von Auszügen und der fotomechanischen Wiedergabe, sind dem Herausgeber vorbehalten.