



**Pro Bürgerbus
Nordrhein-Westfalen e.V.**

Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen



Bürger fahren für Bürger

Leitfaden für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen
Herausgegeben von *Pro Bürgerbus NRW e.V.*
März 2021

Inhalt und Kontakte

Der Bürgerbus in NRW	5
Einsatzmöglichkeiten für Bürgerbusse	7
Bürgerbusse, Kommune und ÖPNV	8
Zur Gründung von Bürgerbus-Verkehren	9
Auch Bürgerbusse brauchen Konzepte	11
Selbst Bürgerbusse fahren nicht ohne Geld	13
Förderung von Bürgerbussen und Bürgerbusvereinen	16
Die Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer	18
Die Fahrzeuge der Bürgerbusvereine	20
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für Bürgerbusse	23
Der Koordinator: Pro Bürgerbus NRW	24

Anhang

Die Checkliste für den Überblick	26
Die Regelungen zur Bürgerbusförderung im Wortlaut	30
Zur Verwendung der Organisationspauschale	35
Fahrerlaubnis für Bürgerbusfahrer	38
Gesundheitsuntersuchungen zur Fahrerlaubnis	40
Antworten auf häufige Fragen	45
Alle auf einen Blick	56

Pro Bürgerbus NRW e.V.

Franz Heckens

Stormstraße 13

47623 Kevelaer

Tel.: 0 28 32 / 50 530 55

e-mail: info@pro-buergerbus-nrw.de

web: www.pro-buergerbus-nrw.de

Ministerium für Verkehr NRW

Referat II B 4

Stadttor 1

40219 Düsseldorf

Tel: 02 11 / 38 43-22 10

Der Bürgerbus in NRW

Wichtiger Baustein im neuen Nahverkehr

Die Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen fahren einen Erfolgskurs: Zum Jahresende 2017 wurden ca.140 Bürgerbusvereine gezählt. Es befinden sich immer einige Bürgerbusvereine in der Vorbereitungsphase.

1985 wurde in Heek/Legden an der niederländischen Grenze der erste deutsche Bürgerbus auf Tour geschickt. Damals war in den benachbarten Niederlanden die ursprünglich aus Großbritannien stammende Idee der Nachbarschaftshilfe im Nahverkehr schon weit verbreitet. Das Land Nordrhein-Westfalen griff als erstes deutsches Bundesland die Idee der niederländischen Nachbarn auf. Unter dem Motto "Bürger fahren für Bürger" starteten sechs Modellvorhaben: Neben Heek/Legden in Emmerich, Heimbach, Kalletal, Schalksmühle und Vreden. Die Bürgerbusse wurden in der Erprobungsphase bis 1993 von der Landesregierung voll finanziert.

Ziel der Bürgerbusprojekte war und ist es, die Lücken im Nahverkehrsnetz in dünn besiedelten, ländlichen und kleinstädtischen Regionen zu schließen. Die kommunalen Verkehrsunternehmen können dort unter wirtschaftlich tragbaren Bedingungen kaum Buslinien einrichten und betreiben. Die Bürgerbusse bieten sich hier als alternative, bedarfsorientierte Bedienungsform und wirtschaftlich passende Betriebsgröße an. Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt waren positiv: Alle sechs Bürgerbusse hatten den Fahrbetrieb meistern können, Schalksmühle sogar kostendeckend. Darüber hinaus hatten sich die Bürgerbusse als sinnvolle Ergänzung zum Linienverkehr bewährt und vielfach auch neue Kunden für den öffentlichen Personennahverkehr gewinnen können. Dass in über 30 Jahren in NRW bisher nur vier Bürgerbusbetriebe eingestellt werden musste, spricht für den Sinn und die verkehrliche Effizienz des Bürgerbusses.

Aber nicht nur im ländlichen Raum treten Bürgerbusse auf. Nachdem bereits seit Jahren z.B. in Bad Driburg oder Tönisvorst Bürgerbusse innerstädtisch verkehren, haben sie neuerdings auch im großstädtischen Raum Einzug gehalten. In Essen und Remscheid, Wuppertal und Mülheim fahren schon lange Bürgerbusse und beweisen, dass gemeinschaftliches Engagement nicht auf ländliche Bereiche beschränkt ist.

Für die Landesregierung sind die Bürgerbusse daher ein wichtiger Baustein im öffentlichen Personennahverkehr. Das Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) begünstigt neue Ideen. Der § 2 Absatz 7 lautet: "Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse genutzt werden". Die Verantwortung für die Gestaltung des Nahverkehrs tragen die Kommunen. Seitdem der Bürgerbus in die Regelförderung überführt wurde, entscheiden die Städte und Gemeinden in NRW selbst, ob sie ihren Bürgern und Bürgerinnen den Bürgerbus ermöglichen oder nicht. Das Verkehrsministerium NRW unterstützt die Vereine mit jährlich 6.500 bis 7.500 Euro und fördert die Anschaffung eines Fahrzeugs mit einem Festbetrag zwischen 35.000 bis 84.000 Euro, abhängig u.a. von Ausstattung und Tarifart. Inzwischen hat sich der Bürgerbus vielerorts als ganz normaler Linienverkehr auf einer konzessionierten Linie mit Fahrplan, Haltestellen und einem genehmigten Tarif etabliert. Ein Verkehrsunternehmen sichert die verkehrsrechtliche und die technische Seite ab. Betrieben wird der Bürgerbus allerdings nach wie vor durch ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer, die sich zum Bürgerbusverein zusammengeschlossen haben. Damit kommt dem Bürgerbus eine allgemeine Signalwirkung zu: Er ist das öffentliche Verkehrsmittel, das auf dem Prinzip der Selbstverantwortung der Bürger beruht. Dem sozialen Engagement der Bürgerbusfahrer und -fahrerinnen ist es zu verdanken, dass nunmehr seit über 30 Jahren eine in keinem anderen Bundesland ähnlich erfolgreiche Form des öffentlichen Nahverkehrs gesichert ist.

In Zeiten knapper öffentlicher Mittel hat die Verankerung der Bürgerbusförderung im ÖPNV-Gesetz NRW seine besondere Bedeutung. Die Landesregierung bekräftigte damit den Willen, die Bürgerbusse auch in Zukunft in der bewährten Weise zu fördern und zu unterstützen. Dies ist ein wichtiger Schritt, um den Bürgerbus zu einem „normalen“ Verkehrsangebot im öffentlichen Nahverkehr in NRW zu machen und Planungssicherheit für alle Bürgerbusvereine zu schaffen.

Bitte einsteigen

Einsatzmöglichkeiten für Bürgerbusse

Mobilität ist eines der Schlüsselwörter unserer modernen Gesellschaft. Die Forderung nach immer mehr davon gilt gleichermaßen für Beruf und Freizeit. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) trägt diesem steigenden Bedürfnis Rechnung. In Großstädten und Ballungsräumen bewältigen unzählige Stadt-, Straßen-, U-Bahnen und Buslinien täglich riesige Fahrgastmengen. Zu wenig Parkplätze in den Innenstädten, steigende Benzinkosten und wachsendes Umweltbewusstsein bei den Bürgerinnen und Bürgern füllen Busse und Bahnen.

Aber auf dem Land? Hier ist der Linienverkehr – meist aus Kostengründen – vielfach eingeschränkt. Wenn überhaupt, fahren Busse oft nur noch zu Stoßzeiten. Denn das Fahrgastaufkommen ist im Vergleich zum Aufwand für den Busverkehr nur gering. Aber auch dort, wo die Kosten für eine öffentliche Beförderung nicht gedeckt werden können, gibt es das Bedürfnis nach Mobilität: zum Beispiel bei Menschen, die nicht oder nicht mehr oder noch nicht Auto fahren dürfen oder können, etwa bei älteren Bürgerinnen und Bürgern oder Kindern.

Ein Blick über die Grenze ins Nachbarland Holland brachte Mitte der 80er Jahre die Lösung. Hier hatte sich seit Ende der 70er Jahre eine alternative Bedienungsform entwickelt, die die gewünschte Mobilität bei vertretbarem Aufwand gewährleistete: der "Buurtbus", zu deutsch "Nachbarschaftsbus". Er stand Pate, als 1985 in Heek nahe der deutsch-niederländischen Grenze das erste Bürgerbus-Projekt in der Bundesrepublik aus der Taufe gehoben wurde.

Seitdem erhöhen auch bei uns Bürgerbusse die Beweglichkeit der ländlichen Bevölkerung – und mittlerweile auch in unterversorgten Bereichen im Ballungsraum. In Nordrhein-Westfalen sind es mittlerweile über 140 laufende oder entstehende Projekte. Die Träger solcher Vorhaben, die Bürgerbusvereine, sind eine Art Selbsthilfeorganisation, die mit öffentlicher Unterstützung einen Service von Bürgern für Bürger leisten.

Bürgerbusse erstellen oder ergänzen auf regelmäßigen Linien den Ortsverkehr einer Gemeinde. Sie fahren Kinder zum Kindergarten, zum Sportplatz oder ins Hallenbad, bringen Bürgerinnen und Bürger aus Randgebieten ins Stadtzentrum zum Einkaufen, zum Arztbesuch oder ins Rathaus und verbessern so die örtliche Lebenssituation.

Kooperation ist gefragt

Bürgerbusse, Kommune und ÖPNV

In Bürgerbus-Projekten manifestieren sich gleichermaßen die Interessen von Bürgern, Kommunen und öffentlichen Nahverkehrsunternehmen. Sie gewährleisten und erhöhen die Mobilität der Bevölkerung in ländlichen oder unterversorgten Regionen, leisten einen Beitrag zum Gemeinwohl und halten die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs in Grenzen.

Bürgerbus und „normaler“ öffentlicher Personennahverkehr sind keine Konkurrenzveranstaltungen. Im Gegenteil: Sie ergänzen sich im Idealfall und gewährleisten so die allorts geforderte Flexibilität.

Denn der Bürgerbus fährt überall dort, wo sich ein regulärer öffentlicher Nahverkehr nicht rechnet oder wo er nicht mehr möglich ist. Dem ÖPNV bringt das Kostenvorteile ohne Imageverlust. Wirtschaftlich nicht tragbare Linien müssen nicht mehr ersatzlos gestrichen werden, sondern werden als alternative Bedienungsform fortgesetzt.

Der Bürgerbus

- bindet Ortschaften und Streusiedlungen an die kommunale Infrastruktur und den regionalen Linienverkehr an,
- fährt zentrale Umsteigepunkte mit Stadtverbindung an,
- fährt dort, wo die Topographie den Einsatz von Standardbussen nicht zulässt,
- ergänzt den lokalen ÖPNV zu bestimmten Zeiten oder verdichtet den Takt herkömmlicher Linien.

Auf kommunaler Ebene übernimmt das Bürgerbus-Projekt eine wichtige öffentliche Aufgabe: Mit seinem zusätzlichen Verkehrsangebot hat es Anteil an der Fürsorgepflicht und Daseinsvorsorge der Gemeinde.

Mit dem Bürgerbus ist das Angebot in der öffentlichen Verkehrsversorgung im ländlichen Raum um eine Facette reicher geworden. Weiße Flecken im Verkehrsnetz gibt es in den Gemeinden, in denen er verkehrt, kaum noch. Stabile oder steigende Fahrgastzahlen belegen die hohe Akzeptanz dieses Verkehrsmittels.

Drei Dinge braucht der Bus

Zur Gründung von Bürgerbus-Verkehren

Ein Verein, eine Verkehrsgesellschaft und eine Kommune – das sind drei tragende Säulen eines zukunftsorientierten Bürgerbus-Verkehrs. Jeder hat seine besonderen Aufgaben. Aber erst ihre gute Zusammenarbeit garantiert einen reibungslosen Busbetrieb.

Der Verein

Im Bürgerbusverein schlägt das Herz eines jeden örtlichen Bürgerbus-Verkehrs. Hier wird die gute Idee mit Leben erfüllt. Schließlich steht und fällt mit den ehrenamtlich engagierten Menschen das ganze Konzept. Wie in einer Selbsthilfeorganisation legen im Verein die Bürgerinnen und Bürger einer Stadt oder Gemeinde weitgehend selbst fest, wann und wo ihr Bürgerbus fährt. Schließlich sind sie es, die diese Busse selbst steuern und die wissen, was die Fahrgäste wollen. Bürgerbusse und ihre Vereine tragen damit zur Demokratie und Partizipation in der Kommune bei. Wie in jeder guten Kooperation werden hier aber auch die Interessen der anderen Partner berücksichtigt, damit der Bürgerbus in das städtische Verkehrskonzept passt und den bestehenden Linien keine Konkurrenz macht. Der Verein ist zuständig für die gesamte Organisation des Linienbetriebes. Dazu gehören die technische Abwicklung von der Fahrzeugpflege bis zur Fahrkartenabrechnung ebenso wie die Betreuung aktiver und die Werbung neuer Fahrerinnen und Fahrer sowie die Öffentlichkeitsarbeit.

Ein Vorsitzender und sein Stellvertreter, ein Geschäftsführer und ein Kassenwart, ein Schriftführer und mehrere Beisitzer bilden zum Beispiel die personelle Grundausstattung eines Bürgerbusvereins. Engagement ist gefragt, schließlich gibt es viele Aufgaben wahrzunehmen.

Die Verkehrsgesellschaft

In Deutschland besitzt eine örtliche Nahverkehrsgesellschaft die Konzession zum Betrieb von Bürgerbus-Linien. Das hat seinen Grund: Sie erfüllt die hohen Anforderungen, die der Gesetzgeber gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an

alle diejenigen stellt, die Menschen befördern. Vor allem aber ist sie für den Verein eine wichtige Verbindung zu allen den Bürgerbus-Verkehr betreffenden Behörden. Die Verkehrsgesellschaft ist Eigentümerin des Fahrzeugs und schließt alle notwendigen Versicherungen für den Betrieb ab. In vielen Fällen übernimmt sie auch die Wartung des Fahrzeuges, unterstützt den Bürgerbusverein bei vielen administrativen Aufgaben, richtet gemeinsam mit dem Verein Haltestellen ein, ggf. druckt und verteilt die Fahrpläne und kümmert sich teilweise um die Betriebskostenabrechnung.

Die Kommune

Der Rat einer Stadt oder Gemeinde hat eine gewisse Initialfunktion für den Bürgerbus-Verkehr und sichert die Finanzierung des Betriebes ab. Mit einem positiven Beschluss sichert er nicht nur den gegebenenfalls notwendigen Verlustausgleich, sondern schafft damit erst die Voraussetzung für den Landeszuschuss zum Fahrzeugkauf. Die Kommune beantragt weiterhin den jährlichen Organisationskosten-Zuschuss in Höhe von bis zu 7.500 Euro bei der zuständigen Bezirksregierung und sorgt damit für einen finanziellen Grundstock in der Kasse des Bürgerbusvereins. Um den Verein zu entlasten, sollte die Gemeinde sich als Ansprechpartnerin für alle Probleme bei der Vorbereitung und beim Betrieb des Bürgerbusses anbieten.

Die Aufgabenverteilung zwischen den Partnern wird im Detail durch eine Vereinbarung getroffen. So viele Bürgerbusse es gibt, so unterschiedlich sind auch die Organisationsformen, die an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst werden können.

Ohne Plan läuft nichts

Auch Bürgerbusse brauchen Konzepte

"Wir gründen einen Bürgerbusverein!" – Die gute Idee wird in der Regel von großer Euphorie und Motivationswelle der beteiligten Bürgerinnen und Bürger begleitet. Beides gilt es nach der Vereinsgründung zu nutzen, wenn es an die eher trockene Sacharbeit geht. Denn ohne ein tragfähiges Betriebskonzept einschließlich einer soliden Finanzierung könnte der Bürgerbus noch vor dem ersten Start in den Boxen stehen bleiben.

Die Planung des örtlichen Bedienungsbereiches, der Fahrgasttarife, des laufenden Betriebs und der Finanzen gehören nach den Erfahrungen aus mehr als dreißigjähriger Bürgerbus-Arbeit notwendigerweise zu einer gründlichen Konzeption.

Routinierte Bürgerbusvereine oder der Dachverband Pro Bürgerbus NRW geben erprobte Tipps, welche Verfahrensschritte beim Aufstellen eines umfassenden Betriebskonzepts beachtet werden sollten (s. Checkliste im Anhang). Darüber hinaus ist hier die Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen und der Kommune gefordert.

Bedienungsbereich

Wer sind die Fahrgäste? Wohin wollen sie? Auf welchem Weg ist dieses Ziel zu erreichen? Wann fährt der Bus? Wer fährt zu welcher Zeit mit? Das sind nur einige Fragen, die sich Bürgerbusplaner im Rahmen einer ausführlichen Planung ihres Bedienungsbereichs unbedingt stellen müssen. Hier sind

- Linienführung und Betriebszeiten detailliert festzulegen,
- Fahrpläne zu erarbeiten,
- Taktzeiten und Anschlüsse mit regionalen Verkehrsanbietern und eventuell Nachbarkommunen abzustimmen,
- Standorte für Haltestellen festzulegen,
- das richtige Fahrzeug für den richtigen Zweck auszusuchen.

Besonders knifflig ist oft die Frage, wann und vor allem wo soll der Bus eingesetzt werden. Hier ist nicht nur Fingerspitzen- sondern vor allem Bauchgefühl gefragt. Nicht immer sind Befragungen der zukünftigen Fahrgäste hilfreich. Oft haben die

ortskundigen Bürgerbusplaner ein besseres Gespür dafür, welche Beförderungswünsche bei den Mitbürgern bestehen.

Fahrgasttarife

Einen Tarifdschungel gibt es bei der Fahrpreisgestaltung für Bürgerbusse nicht.

Die Möglichkeiten sind überschaubar:

1. Es gelten die Tarife des regionalen Verbundsystems (Fahrkarten werden beim Umsteigen gegenseitig anerkannt).
2. Der Bürgerbus vereinbart mit dem Nahverkehrsunternehmen einen Inseltarif, der nur im Bürgerbus gilt (beim Umstieg müssen die Fahrgäste neu lösen).
3. Neben dem Inseltarif des Bürgerbusverkehrs werden Fahrausweise des Regionaltarifs anerkannt.

Die Tarife werden vom Verkehrsunternehmen zusammen mit der Linienführung bei der Bezirksregierung beantragt und von da genehmigt

Die Bürgerbusse können Einzel- oder Mehrfachfahrtscheine oder Monatskarten verkaufen. Das Entgelt für Schwerbehinderte, die mit ihrer Freifahrtberechtigung kostenlos mitfahren können, wird auch für den Bürgerbus nach dem Sozialgesetzbuch erstattet. Eine Sonderregelung kann dann für Bürgerbusse in Anspruch genommen werden, wenn die Fahrgelderstattung unter 15.000 € im Jahr liegt (siehe S. 59).

Laufender Betrieb

Die Betriebsplanung sichert den reibungslosen Ablauf des Bürgerbus-Verkehrs.

Hier wird

- die Organisation des Bürgerbusbetriebs entwickelt,
- die Ausstattung des Fahrzeugs festgelegt, seine Anschaffung, Instandsetzung und Pflege geregelt,
- die Schulung, Einsatzplanung und Betreuung der Fahrerinnen und Fahrer organisiert.

Nicht alles muss neu erfunden oder ausgetüftelt werden. Sicherlich sind die örtlichen Verhältnisse überall anders, aber vieles kann man auch aus den Erfahrungen bestehender Vereine lernen. Daher ist der Kontakt zu benachbarten Bürgerbusvereinen auf jeden Fall zu empfehlen.

Finanzierung ist wichtig

Selbst Bürgerbusse fahren nicht ohne Geld

Wichtigster Baustein eines tragfähigen und zukunftsorientierten Betriebskonzeptes ist eine solide Projektfinanzierung. Schließlich ist in keiner Kasse Geld für unnötige Kosten. Auch wenn am Anfang jedes Bürgerbusprojektes von der Kommune die Übernahme der Betriebskostendefizite erklärt wird.

Im Soll stehen:

- die Anschaffung des Fahrzeuges und der Umbau zum liniengerechten Bürgerbus (das Land schießt zum Erwerb einen Festbetrag zu),
- Aufwendungen für die Einrichtung von Haltestellen,
- Gebühren für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung.
- Aufwendungen für die ärztlichen Untersuchungen und Schulungen der Fahrerinnen und Fahrer,
- Aufwendungen für Berufsgenossenschaft und Haftpflichtversicherung der Fahrerinnen und Fahrer,
- Prämien für Fahrzeugversicherung,
- Kosten für den Druck von Fahrscheinen und Fahrplänen,
- Kosten für Kraftstoff und Schmiermittel,
- Aufwendungen für Wartung, Reparatur und Pflege des Busses,
- Kosten für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing,
- Erstattung der Personalkosten des betreuenden Verkehrsunternehmens

Und im Haben stehen:

- der Festbetragszuschuss des Landes zum Bürgerbusfahrzeug
- die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf,
- Erstattungen für die Beförderung Schwerbehinderter,
- Erstattung der Ökosteuer,
- Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen auf den Bussen, Fahrkarten oder Fahrplänen,
- eventuell Zuschüsse der Stadt oder Gemeinde,
- der jährliche Zuschuss des Landes zu den internen Organisationskosten des Bürgerbusvereins in Höhe von 5.000 Euro,

Bei der Kostenabrechnung sind die Aufwendungen für den Busbetrieb von den Organisationskosten des Vereins zu unterscheiden. Für die vereinsinterne Organisation steht die vom Land NRW gezahlte jährliche Organisationspauschale zur Verfügung, die über die Kommune beantragt und ausgezahlt wird. Weitere Einnahmen für den Bürgerbusverein können z.B. aus Zuschüssen, Spenden und Mitgliedsbeiträgen fließen. Die Organisationspauschale des Landes dient jedenfalls nicht zur Deckung der eigentlichen Betriebskosten des Busses, wie Wartung und Treibstoff. Aus der Pauschale können die Verwaltungsausgaben des Vereins, Gebühren für Fahrerlaubnis und Gesundheitsuntersuchung für die Fahrer oder Aufwandsentschädigungen finanziert werden. Dazu gehören aber auch ganz wesentlich die Aktivitäten des Vereins, um die ehrenamtlich tätigen Fahrer zu motivieren. Die Betriebskosten des Bürgerbusses, also alle Kosten für das Fahrzeug, für die Haltestellen usw. werden aus den Fahrgeldeinnahmen bestritten. Hierzu können auch die Werbeeinnahmen oder Zuwendungen von Dritten herangezogen werden. Lassen sich die Betriebskosten mit diesen Einnahmen nicht decken, steht die Gemeinde für die Kostenübernahme in der Verantwortung.

Erfahrende Bürgerbus-Aktivist*innen raten, von Beginn eines Projekts an darauf zu achten, dass am Ende eines Betriebsjahres unterm Strich ein möglichst ausgeglichenes Ergebnis steht. Zwar haben sich die Kommunen per Ratsbeschluss zum Verlustausgleich verpflichtet und erhalten auf jeden Fall für wenig Geld eine große Leistung. Aber je besser das Ergebnis, umso größer der Rückhalt aus dem Rathaus. Sollte sich sogar ein Plus ergeben, können aus den Betriebseinnahmen Rücklagen gebildet werden.

Das Finanzamt sitzt mit im Bus

Bürgerbusse befördern Personen im örtlichen Nahverkehr gegen Entgelt. Sofern die Bürgerbusvereine die finanzielle und wirtschaftliche Verantwortung für ihren Fahrbetrieb selber tragen, sind sie nach Einschätzung des nordrhein-westfälischen Finanzministeriums wie Wirtschaftsbetriebe zu betrachten, die einen eigenwirtschaftlichen Erwerbszweck verfolgen. Dann sind sie auch verpflichtet, Körperschafts-, Gewerbe- und Umsatzsteuer zu zahlen. Diese Pflichten sind nicht zu unterschätzen. Sinnvoll ist es sicherlich, hierfür einen Steuerberater in An-

spruch zu nehmen. Noch besser wäre es, einen Steuerberater als Vereinsmitglied zu gewinnen.

Wenn die Betriebskosten allerdings über das Verkehrsunternehmen abgerechnet werden, bleibt dem Verein die Steuerpflicht erspart. Dann fließen alle Fahrgeldeinnahmen an das betreuende Unternehmen, das auch die laufenden Rechnungen bezahlt. Bei diesem Modell rechnet das Verkehrsunternehmen zum Jahresende direkt mit der Kommune ab.

Weil die Tätigkeit der Bürgerbusvereine im Wesentlichen der jedes Verkehrsunternehmens entspricht, bleibt ihnen die Anerkennung als gemeinnützige Vereine und damit die steuerliche Vergünstigung verwehrt. Das bedeutet unter anderem: Zuwendungen von Spendern können nicht steuerlich abgesetzt werden. Allerdings unterliegen die Vereine dann auch nicht der strikten Kontrolle des Finanzamtes, wie die Vereinsmittel eingesetzt werden.

Versicherungen

Um den Bürgerbusverein im Schadensfall finanziell nicht zu strapazieren, sollte die Haftpflicht- und Kaskoversicherung für den Bus immer durch den zuständigen Verkehrsbetrieb abgeschlossen werden.

Meist wird die Haftpflichtversicherung beim Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe in Dortmund (HöV) abgeschlossen. Die Kaskoversicherung ist durch den Allgemeinen Deutschen Autoschadensausgleich Deutscher Gemeinden und Gemeindeverbände (ADG) gewährleistet.

Die Fahrerinnen und Fahrer werden für ihre Tätigkeit vom Verkehrsunternehmen oder direkt über den Bürgerbusverein bei der Verwaltungs Berufsgenossenschaft VBG versichert und damit den Berufsbusfahrern im Prinzip gleichgestellt. Einige Bürgerbusvereine schließen noch eine zusätzliche Haftpflicht-, Rechtsschutz- oder eine Unfallversicherung ab.

Das Land NRW engagiert sich

Förderung von Bürgerbussen und Bürgerbusvereinen

Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen hat bereits in den 80er Jahren durch die Pilotprojekte den Anstoß für die Erfolgsgeschichte der Bürgerbusse hierzulande gegeben. Wie bei Pilotprojekten üblich, wurden alle anfallenden Kosten damals vom Land getragen. Nachdem sich die ersten Projekte etablieren konnten, wurde eine anteilige Förderung eingerichtet. Dabei wurde bereits Wert darauf gelegt, die Modalitäten so einfach wie möglich zu halten und die Vereine zu entlasten. Daher stellte das Land für die Anschaffung des Fahrzeuges einen Festbetrag zur Verfügung und förderte darüber hinaus die Vereine mit einer jährlichen Organisationspauschale. Grundlage der Förderung waren die allgemeinen Förderrichtlinien des Landes, da es sich immer noch um Einzelprojekte handelte.

Als die Anzahl der Bürgerbusse allerdings kontinuierlich wuchs und die Fördermodalitäten in allen Regierungsbezirken unterschiedlich gehandhabt wurden, war der Erlass einer eigenen Förderrichtlinie Bürgerbus nicht mehr zu vermeiden. Auch hierbei stand das Ziel im Vordergrund, die Regelungen so einfach wie möglich zu gestalten, vor allem aber eine Gleichbehandlung der Bürgerbusvereine sicher zu stellen. Unter Beteiligung des Dachverbandes Pro Bürgerbus NRW wurde die Richtlinie im Jahre 2003 erarbeitet. Seit Anfang 2008 ist die Bürgerbusförderung in § 14 des ÖPNV-Gesetzes NRW verankert und die Modalitäten von der Richtlinie in die Verwaltungsvorschriften zu diesem Gesetz übertragen.

Mit den Verwaltungsvorschriften werden sowohl die Fahrzeugförderung als auch die Vereinsförderung geregelt. In ihr sind die Voraussetzungen genannt, um überhaupt Landesmittel zu bekommen, und auch die Möglichkeiten, wie die Gelder verwendet werden können. Außerdem ist der Ablauf von Antragstellung, Bewilligung und Verwendungsnachweis geregelt. Alle benötigten Formulare sind als Anlagen den Vorschriften beigelegt. Die Verwaltungsvorschriften wurden ab 2017 neu gefasst.

Die wesentlichen Eckpunkte sind:

- Voraussetzung für die Förderung sind die Zusage der Kommune, die entstehenden Betriebskostendefizite zu tragen und eine grundsätzliche Abstimmung mit dem betreuenden Verkehrsunternehmen

- Der Bürgerbusverein bekommt eine jährliche Organisationspauschale von bis zu 7.500 €. Im Gründungsjahr kann die Pauschale anteilig gezahlt werden.
- Das Bürgerbusfahrzeug wird mit 35.000 € bis 84.000 € bezuschusst. Die Fördersumme ist abhängig von der Art und Ausstattung des Fahrzeugs, vom Antrieb und von der angewendeten Tarifart. Für das erste Fahrzeug des Bürgerbusprojektes gibt es einen erhöhten Zuschuss.

Die Fördersumme ergibt sich aus dem unten stehenden Tableau.

- Nachfolgefahrzeuge können gefördert werden, wenn der Bus 7 Jahre alt ist oder wenn er nach mindestens 5 Jahren 300.000 km gelaufen ist.
- Der Antrag zur Busförderung sollte bis zum 30. September für das Folgejahr gestellt werden. Für die Organisationspauschale ist nur ein Antrag zu Beginn des Projektes erforderlich. Die weitere Förderung wird automatisch bewilligt.

Die Verwaltungsvorschrift wurde im Ministerialblatt NRW 2017 Nr. 16 Seite 424 veröffentlicht. Sie ist als Auszug für die Bürgerbusförderung im Anhang dieses Leitfadens wiedergegeben und auch auf der Internetpräsentation von Pro Bürgerbus NRW zu finden.

Bürgerbus-Förderung NRW ab 01.01.2017		nur Inselfarif		mit Verbund-/NRW-Tarif	
		herkömmlicher Antrieb	alternativer Antrieb**	herkömmlicher Antrieb	alternativer Antrieb**
Organisationskostenförderung	pro Jahr	6.500 €		7.500 €	
nicht rollstuhlgerechter Bürgerbus*	Erstanschaffung	41.000 €	47.000 €	42.000 €	49.000 €
	Folgeanschaffung	35.000 €	41.000 €	35.000 €	42.000 €
rollstuhlgerechter Bürgerbus	Erstanschaffung	56.000 €	62.000 €	62.000 €	69.000 €
	Folgeanschaffung	50.000 €	56.000 €	55.000 €	62.000 €
rollstuhlgerechter Niederflur-Bürgerbus	Erstanschaffung	66.000 €	72.000 €	77.000 €	84.000 €
	Folgeanschaffung	60.000 €	66.000 €	70.000 €	77.000 €

* nur mit schriftlicher Zustimmung der örtlichen Behindertenvertretung

** für Elektro-Antrieb ergänzende Förderung nach § 13 Abs. 1 Nr. 6 ÖPNVG

Die Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer

Teamgeist ist gefragt

Was wäre das Bürgerbus-Konzept ohne seine ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer? Nicht viel mehr als eine gute Idee. Erst sie sind mit ihrem Engagement und Verantwortungsbewusstsein das Rückgrat eines jeden Projektes. Nicht nur ältere Mitbürger, die sich vielleicht im "wohlverdienten" Ruhestand nützlich machen wollen und nach einem sinnvollen Zeitvertreib suchen, stellen sich für den Fahrdienst zur Verfügung. Ein Teil der Fahrerinnen und Fahrer sind Hausfrauen, Schüler, Studenten, Berufstätige und auch Erwerbslose. Ihre Beweggründe für den ehrenamtlichen Einsatz sind vielfältig: Sie suchen Kontakt zu anderen Menschen, wollen ihre Freizeit sinnvoll gestalten, anderen Mitbürgern helfen, am Vereinsleben teilhaben oder einfach nur Spaß haben am Autofahren.

Die Vorstände sind sich dieser sozialen Funktion für ihre Vereinsmitglieder bewusst: Neben dem reibungslosen organisatorischen und verwaltungstechnischen Ablauf sorgen sie für ein lebendiges und reges Vereinsleben mit Fahrertreffs, Grillfrühschoppen, Tagesausflügen oder Weihnachtsfeiern. Gut kommt auch die Glückwunschkarte zum Geburtstag der freiwilligen Buslenker an. Im Laufe der Zeit wachsen die Mitglieder der Bürgerbusvereine zu "verschworenen Gemeinschaften" zusammen. Nicht selten entstehen über den Verein hinaus private Freundschaften. Aus Einzelfahrern wird ein harmonisches Fahrerteam, eine große Familie mit sozialem Engagement.

Bürgerhilfe statt Freizeitstress – wie wird man Bürgerbusfahrer?

Der Bürgerbusbetrieb steht und fällt mit seinen ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern. Damit aus der Bürgerhilfe kein Freizeitstress wird, sollten je nach Umfang der Fahrleistung etwa 20 bis 35 Frauen und Männer die Lizenz zum Fahren besitzen.

Aber nicht jeder, der einen Führerschein hat, darf auch einen Bürgerbus steuern.

Der Gesetzgeber stellt besondere Anforderungen:

Wer mindestens 21 Jahre alt ist, einen Führerschein der Klasse B (oder Klasse III) besitzt und über mindestens zwei Jahre Fahrpraxis verfügt, kann Bürgerbusfahre-

rin oder –fahrer werden. Arbeits- oder Betriebsmediziner untersuchen regelmäßig die Tauglichkeit der Kandidaten, ab einem Alter von 65 Jahren jährlich, wenn eine vereinfachte Untersuchung in Anspruch genommen wird. Schließlich sollen sich die Fahrgäste darauf verlassen können, dass die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer ihren Aufgaben auch voll gewachsen sind.

Der alte Führerschein der Klasse III muss auf die neuen EU-Klassen umgestellt und eine Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung muss erworben werden. Beides können die Busfahrerinnen und –fahrer in spe bei den zuständigen örtlichen Straßenverkehrsämtern beantragen. Aber keine Angst vor Bürokratie: Mittlerweile hat sich das Verfahren eingespielt, und die Kommune wird hier auch gerne behilflich sein. Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung wird für maximal fünf Jahre erteilt und muss nach Ablauf der Zeit verlängert werden.

Die Details der zum Teil recht komplizierten Regelung zur Fahrerlaubnis für Bürgerbusfahrer werden im Anhang erläutert.

Nach Gesundheitsscheck und Behördengang werden die Kandidaten durch einen Verkehrsmeister des zuständigen Verkehrsunternehmens oder einen Fahrlehrer praktisch in den Bürgerbus-Betrieb eingewiesen, erhalten einen Vertrag und werden bei der Berufsgenossenschaft angemeldet.

Auch im Bürgerbus-Verkehr gilt: Pünktlichkeit und Service für die Fahrgäste stehen obenan. Die Fahrerinnen und Fahrer arbeiten nach einem verabredeten Dienstplan und fahren auf festgelegten Routen alle Haltestellen planmäßig an. Als Handreichung für den praktischen Betrieb stellen die Verkehrsunternehmen ein Fahrerhandbuch oder eine Dienstanweisung für den Fahrdienst zur Verfügung. Mit den Funkleitstellen des zuständigen Verkehrsbetriebes stehen die Fahrerinnen und Fahrer für Notfälle in ständiger Verbindung.

Klein, aber fein –

Die Fahrzeuge der Bürgerbusvereine

Bürgerbusse gibt es nicht von der Stange. Um einen serienmäßigen Kleintransporter in einen einsatzgemäßen Personen-Beförderer zu verwandeln, bedarf es einiger wesentlicher Um- und Einbauten.

Als Mindestvorgabe wurde festgeschrieben:

- mindestens eine fremdkraftbediente Einstiegstür,
- eine lichte Durchgangsbreite der Tür von mindestens 1050 mm bei Fahrzeugen mit Niederflurbereich,
- eine Höhe von mindestens 1,80 m im Innenraum,
- eine tiefergezogene Trittstufe an der Einstiegstür und Haltegriffe,
- Markierung des Fahrzeuges mit dem landeseinheitlichen Logo.

Die Mindestvorgaben sind im Bewilligungsbescheid für die Förderung festgeschrieben, Anlage 13 zur Verwaltungsvorschrift zu § 14 ÖPNVG NRW.

Darüber hinaus gibt es weitere gesetzliche Vorgaben für Pkw's, mit denen Personenbeförderung betrieben wird, und Empfehlungen aus der Praxis:

- Einzelfahrgastsitze
- Haltegriffe an den Rücksitzen
- Haltestange vor dem ersten Sitz rechts
- Halterung für den Zahlstisch
- Fußboden mit rutschfestem Belag
- Schwingsitz für den Fahrer
- Klimaanlage und Standheizung
- Dachentlüftung
- zusätzliche Wärme- und Schalldämmung
- vom Fahrersitz schaltbare Beleuchtung des Fahrgastraumes
- zusätzlicher Spiegel zur Fahrgastraum-Beobachtung
- Fahrtzielanzeige
- Kindersitze
- Abfallbehälter

Als sehr sinnvoll haben sich Einzelsitze erwiesen, die bis Ende 2010 verbindlich vorgegeben waren. Auch nach Wegfall dieser Verpflichtung sollte darauf nach Möglichkeit nicht verzichtet werden. Immerhin ermöglichen diese Sitze, durch die ein Mittelgang im Fahrzeug entsteht, dass jeder Sitz bequem erreicht werden kann, ohne dass andere Fahrgäste aufstehen müssen. Das Fahrzeug erhält dadurch auch einen „Bus-Charakter“. Die dafür zusätzliche Investition ist auf jeden Fall empfehlenswert.

Von den ganz cleveren Bürgerbusvereinen wird vorne ein Sparschwein aufgestellt, in das die dankbaren Fahrgäste ihr Wechselgeld stecken können, um dem Verein ein zusätzliches Grillfest zu ermöglichen.

Da der Bürgerbus als Pkw zugelassen ist, gibt es keine gesetzliche Pflicht für einen Fahrtschreiber, auch nicht für die digitale Technik. Allerdings erwartet das Verkehrsunternehmen, das die verkehrliche Verantwortung übernimmt, schon mal, dass ein Fahrtschreiber eingebaut wird.

In der Regel wird heute ein Bürgerbus als Niederflurfahrzeug ausgebaut. Hier wird der Boden in einem Teilbereich so abgesenkt und eine breitere Einstiegstür eingebaut, dass mobilitätsbehinderte Personen problemlos einsteigen können. Eine Klapprampe an der Tür ermöglicht die Mitnahme von Rollstuhlfahrern. Als weitere Möglichkeit eines behindertengerechten Ausbaus kann eine Rampe oder Hubeinrichtung im Heck eingebaut werden. Ein Hochflurfahrzeug wird heute nur noch im Ausnahmefall gefördert, wenn der Einsatz eines Niederflurfahrzeugs vor Ort nicht möglich ist.

Ein besonderes Augenmerk muss auf die Sicherung von Rollstühlen und den Insassen gelegt werden, seit 2016 die Straßenverkehrszulassungsordnung geändert worden ist. Diese genaue Vorgabe wird bei der Zulassung des Fahrzeugs geprüft. Die Sicherung ist relativ zeitaufwändig und technisch nicht ganz einfach. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Sicherung für den Fahrer oder die Fahrerin möglichst einfach zu handhaben ist und den Fahrplan nicht allzu sehr durcheinander bringt.

Als Basismodell kommen mittlerweile ganz verschiedene Fahrzeuge zum Einsatz. Neben dem vorherrschenden Sprinter gibt es Bürgerbusse z.B. auf Basis von VW LT, Ford-Transit, Citoen-Jumper, Opel oder Iveco.

Umweltfreundlich in die Bürgerbus-Zukunft

Noch schöpfen die meisten Bürgerbusse ihre Kraft aus herkömmlichen Benzin- und Dieselmotoren. Das Interesse an alternativen Antrieben ist allerdings seit Jahren groß. Allerdings sind die technischen Möglichkeiten noch eingeschränkt.

Teilweise wurden Bürgerbusse mit Erdgasantrieb ausgerüstet. Derzeit scheint es aber keinen Hersteller zu geben, der ein geeignetes Basisfahrzeug für einen Erdgasantrieb vorhält.

Sicherlich wird es in Zukunft auch Elektro-Bürgerbusse geben. Noch verhindern jedoch nicht ausreichende Kapazität, Zuverlässigkeit und unverhältnismäßig hohe Anschaffungskosten den regulären Einsatz. Erste Versuche in Baden-Württemberg oder in Niedersachsen zeigten jedenfalls noch nicht die gewünschten Leistungen.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für Bürgerbusse

Tu Gutes und sprich darüber

Was großen Unternehmen und Institutionen recht ist, sollte Bürgerbusvereinen billig sein. Schließlich lebt ihr Konzept vom Zuspruch und der Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger. Skeptiker wollen überzeugt, Vereinsmitglieder und ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gewonnen werden.

Deshalb dürfen eine aktive und fortwährende Öffentlichkeitsarbeit sowie ein konsequentes Marketing in keinem Bürgerbusverein fehlen. Mit Broschüren, Werbeanzeigen, regelmäßigen Info-Heften, Flugblättern oder Plakaten können Bürgerbusvereine auf sich und ihre Leistungen aufmerksam machen. Ganz wichtig dabei ist aber das persönliche Gespräch mit Mitbürgerinnen und Mitbürgern.

Tipps für die effektive Öffentlichkeitsarbeit:

- Info-Material großzügig verteilen z.B. als Zeitungsbeilage, in Geschäften, an Tankstellen, in öffentlichen Gebäuden auslegen; Materialien dafür können bei Pro Bürgerbus NRW kostenlos bezogen werden
- Info-Stände zu verschiedenen Anlässen aufstellen, Bürger gezielt ansprechen und von den Vorteilen des Bürgerbusses überzeugen, z.B. bei Stadt- und Schützenfesten, auf Wochen-, Jahr- und Weihnachtsmärkten
- Interviews in den lokalen Medien geben, Pressemitteilungen absetzen, Medienveranstalter zu Veranstaltungen einladen
- Vereinssitzungen und andere interne Veranstaltungen für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger öffnen
- Ein offenes Bürgerbus-Büro und/oder eine Bürgerbus-Hotline einrichten, wo Fragen beantwortet, Anregungen und Kritik entgegengenommen werden
- Kontakte und Zusammenarbeit mit andern Bürgerbusvereinen vereinbaren, anderen Vereinen in der Gründungsphase helfen
- Bei Podiumsdiskussionen als Gesprächspartner und Diskussionsleiter präsent sein
- Den Bürgerbus wo immer möglich vorstellen, mit Nachbarn, Freunden, Verwandten darüber sprechen

Der Koordinator: Pro Bürgerbus NRW

Ein Verein für die Bürgerbusvereine

Im Herbst 1999 wurde von einigen Interessierten aus verschiedenen Bürgerbusvereinen der Verband "Pro Bürgerbus NRW e.V." gegründet. Der Verein hat sich folgende Aufgaben in die Satzung geschrieben:

- Förderung der Zusammengehörigkeit der Bürgerbusvereine Nordrhein-Westfalens.
- Informationsaustausch zwischen den Bürgerbusvereinen in NRW und dem NRW-Verkehrsministerium.
- Beratung der Bürgerbusvereine sowie Informationsvermittlung aus anderen Bürgerbusvereinen oder aus dem Verkehrsministerium.
- Unterstützung von neuen Bürgerbus-Projekten durch Vermittlung von Informationen und Kontakten zu benachbarten oder beratenden Bürgerbusvereinen.

"Pro Bürgerbus" will die Interessen der einzelnen Vereine gegenüber dem Verkehrsministerium und anderen Institutionen vertreten. Die Eigenständigkeit der einzelnen Bürgerbusvereine soll aber nicht eingeschränkt werden. Alle Bürgerbusvereine in NRW können Mitglieder bei "Pro Bürgerbus" werden. Ein verbindlicher Mitgliedsbeitrag wird nicht erhoben, weil das Land auch diesen Verband durch eine Organisationspauschale unterstützt. Da mit der Anzahl der Vereine aber auch die Aufwendungen gestiegen sind, hat die Mitgliederversammlung 2004 den Bürgerbusvereinen einen freiwilligen Mitgliedsbeitrag entsprechend den finanziellen Möglichkeiten empfohlen.

Des Weiteren sind alle Interessierten eingeladen, im Rahmen der Vereinsarbeit an der Bürgerbus-Idee mitzuwirken.

Willkommen im Internet:

Pro Bürgerbus NRW ist natürlich auch mit einer Internetseite im weltweiten Netz unter „www.pro-buergerbus-nrw.de“ vertreten. Auf dieser Präsentation finden sich sämtliche Informationen zum Bürgerbus und zu größeren Bürgerbusveranstaltungen, die Adressen und Kontakte aller Bürgerbusvereine und einiges zum Stöbern mehr. Musterunterlagen für Satzung und Vereinbarungen sowie Links zu den rele-

vanten Gesetzen und Erlassen runden den Inhalt ab. Die Seite wird laufend aktualisiert, so dass sich ein Besuch auch für „alte Hasen“ immer wieder mal lohnt. Was sich in letzter Zeit getan hat, findet man direkt unter „Änderungen“.

Anhang

Von der ersten Idee zum laufenden Betrieb

Die Checkliste für den Überblick

Bürgerbusler sind Individualisten. Daher gibt es auch kein Patentrezept für die Gründung eines neuen Projektes. Die folgende Liste gibt aber die wesentlichen Schritte an, die beachtet werden sollen, und dient daher als Empfehlung.

Die Verteilung der Aufgaben ist teilweise nicht zwingend vorgegeben, sondern kann auch anders vereinbart werden. Zum Teil ist dies auch abhängig davon, von wo die Initiative ausgeht und wie weit z.B. das Engagement der Gemeinde und des Verkehrsunternehmens geht.

Die zeitliche Abfolge der Aufgaben ist ebenfalls nicht absolut, sondern gibt nur eine grobe Richtung an, die wesentlich von den örtlichen Gegebenheiten beeinflusst wird.

Als Daumengröße kann angenommen werden, dass die Vorbereitung wie bei allen guten Dingen alles in allem etwa 9 Monate dauert.

Bürger/Verein	Gemeinde	Verkehrsunternehmen
Informationen einholen	Informationen einholen	
Kontakte zu Pro Bürgerbus NRW und/oder Nachbarvereine herstellen	Kontakte zu Pro Bürgerbus NRW und/oder Nachbarvereine herstellen	
Erstellung eines Grobkonzeptes für das zu lösende ÖPNV-Problem	Erstellung eines Grobkonzeptes für das zu lösende ÖPNV-Problem	
	Kontakt zu einem VU herstellen	
Kontakt zur Gemeinde herstellen, ob das Projekt getragen werden wird		
Bürgerversammlung zur Information und Motivierung Interessierter	Bürgerversammlung zur Information und Motivierung Interessierter	
Öffentlichkeitsarbeit und Fahrerwerbung		

Bürger/Verein	Gemeinde	Verkehrsunternehmen
Entwurf einer Vereinssatzung	Entwurf einer Vereinssatzung	
Vereinsgründung		
Eintragung in das Vereinsregister beim Amtsgericht als e.V.		
Antrag bei der Gemeinde auf Beschluss zur Übernahme der nicht gedeckten Kosten		
	Ratsbeschluss zur Übernahme der nicht gedeckten Kosten	
Abstimmung mit VU über Linie, Fahrplan und Tarif	Mitarbeit bei der Erarbeitung von Linie, Fahrplan und Tarif	Mitarbeit bei der Erarbeitung von Linie, Fahrplan und Tarif
	Antrag auf Förderung des Vereins durch die Organisationspauschale	
Abschließende Festlegung von Linie, Fahrplan und Tarif		
		Antrag der Konzession und des Tarifs
Abstimmung über das Fahrzeug und die Ausstattung	evtl. Abstimmung über das Fahrzeug und die Ausstattung	Abstimmung über das Fahrzeug und die Ausstattung
		Antrag auf Förderung des Fahrzeuges
		Bestellung des Fahrzeuges
Vereinbarung zwischen Verein und VU zur Aufgabenverteilung		Vereinbarung zwischen Verein und VU zur Aufgabenverteilung
	Straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Haltestellen	
Fahrerwerbung weiterführen		
Vermietung der Werbeflächen auf Fahrzeug, Fahrausweise	Vermietung der Werbeflächen auf Fahrzeug, Fahrausweise	
Gesundheitsuntersuchungen		

Bürger/Verein	Gemeinde	Verkehrsunternehmen
Führerscheinumstellung auf EU-Führerschein beantragen		
Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung beantragen		
Meldung der Fahrer an das VU		
		Erstellung eines Handbuchs
		Fahrerschulung
Fahrausweise drucken lassen		Fahrausweise drucken lassen
Unterstellung und Wartung des Fahrzeuges klären, Reinigung und Tanken		
Vereinbarung zur Bereitstellung eines Ersatzfahrzeuges		Vereinbarung zur Bereitstellung eines Ersatzfahrzeuges
		Berufsgenossenschaftliche Versicherung der Fahrer
Vereinbarungen der Fahrer mit dem Verkehrsunternehmen		Vereinbarungen mit den Fahrern
		Versicherung des Fahrzeuges
		Erstellung der Fahrpläne für die Haltestellen
	Aufbau der Haltestellen	Aufbau der Haltestellen
Information der Bürgerschaft zum Betriebsbeginn	Information der Bürgerschaft zum Betriebsbeginn	Information der Bürgerschaft zum Betriebsbeginn
Dienstplan erstellen		
Eröffnung des Betriebs planen	Eröffnung des Betriebs planen	

Aufgaben im laufenden Betrieb		
Bürger/Verein	Gemeinde	Verkehrsunternehmen
Diensteinteilung		Konzessionsänderungen beantragen
Reinigung und Tanken	Verwendung der Organisationspauschale prüfen und der BR gegenüber nachweisen	Schwerbehindertenerstattung beantragen
Öffentlichkeitsarbeit		Betriebsüberwachung
Fahrerbetreuung und Vereinsarbeit		
kontinuierliche Fahrerwerbung		
Evtl. Annahme der Fahrgeldeinnahmen und Abrechnung der Betriebskosten	Evtl. Betriebskostenabrechnung prüfen	Evtl. Annahme der Fahrgeldeinnahmen und Abrechnung der Betriebskosten
Evtl. Jahresabschlussrechnung und Steuererklärung	Ausgleich der Defizite	

Die Regelungen zur Bürgerbusförderung im Wortlaut:

Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV- ÖPNVG NRW)

RdErl. d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
– II B 3-49-40/1-
v. 06.04.2017

Die Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr vom 30.11.2007 (MBI. NRW. S. 870), die zuletzt durch Runderlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr v. 23.04.2013 (MBI. NRW. S. 160) geändert worden sind, werden wie folgt neu gefasst:

Auszug zur Bürgerbusförderung (erstellt von pro Bürgerbus NRW)

Zu § 14 (Sonstige Förderung)

1

Zuwendungszweck/Rechtsgrundlagen

Das Land gewährt nach § 14, diesen Verwaltungsvorschriften sowie den Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO -VV/VVG- Zuwendungen für sonstige Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, die insbesondere zu einer Verkehrsbedienung und einer Zusammenarbeit im Sinne von § 2 Abs. 3 beitragen sollen.

Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2

Gegenstand der Förderung

2.3

Bürgerbusvorhaben

Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen betriebene öffentliche Personennahverkehr, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt wird.

2.3.1

Pauschaler Ausgleich der Organisationsausgaben des jeweiligen Bürgerbusvereins, die im Zusammenhang mit dem Bürgerbusvorhaben stehen. Hierzu gehören auch Ausgaben für

- ärztliche Untersuchungen, Schulungen, Fortbildungen der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sowie für Fahrtkosten, Ehrungen,
- Werbung und Öffentlichkeitsarbeit,

- Verwaltungs- und Sachkosten, Gebühren,
- die Vorbereitung und Durchführung von Versammlungen und anderen Veranstaltungen.

2.3.2

Beschaffung von Bürgerbusfahrzeugen

- als Erstbeschaffung für neue Bürgerbusvorhaben, wenn der vorgesehene Einsatz des Fahrzeuges eine jährliche Laufleistung von mindestens 20.000 km erwarten lässt;
- als Ersatzbeschaffung für Bürgerbusfahrzeuge, die im Förderjahr ein Alter von sieben Jahren erreichen oder ein Alter von fünf Jahren erreichen und eine Laufleistung von über 300.000 km aufweisen; über Ausnahmen entscheidet das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall. Das Altfahrzeug ist zu veräußern; es kann auf Antrag im Einzelfall für eine Dauer von mindestens zwei Jahren als Reservefahrzeug weiter eingesetzt werden.

2.3.3

Zuwendungsvoraussetzungen

2.3.3.1

Voraussetzung für die Förderung nach Nummer 2.3.1 ist, dass

- a) der Bürgerbusbetrieb von einem eigens zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt wird;
- b) die Gemeinde, in deren Gebiet der Bürgerbus betrieben wird oder eine von ihr rechtlich getrennte Einheit, über die die Gemeinde die Kontrolle ausübt oder das Verkehrsunternehmen gegenüber dem Bürgerbusverein die Übernahme aus dem Betrieb resultierender Defizite garantiert und damit die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichert;
- c) ein Verkehrsunternehmen oder die Gemeinde Genehmigungsinhaber und verantwortlicher Unternehmer nach dem Personenbeförderungsgesetz der Bürgerbuslinie ist oder bei neuen Bürgerbusvorhaben wird und die Sicherheit des Fahrzeuges, die Aufsicht über den Fahrbetrieb und die Schulung der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sicherstellt; eine Förderung ist zulässig, bevor zwischen dem Genehmigungsinhaber, dem Bürgerbusverein und den einzelnen ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern vertragliche Vereinbarungen getroffen wurden;
- d) der Bürgerbusverein den Betrieb des Bürgerbusses mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern dauerhaft und zuverlässig sicherstellen kann. Die Förderung ist ab dem Zeitpunkt der Vereinsgründung mit der Maßgabe der Betriebsaufnahme innerhalb von achtzehn Monaten zulässig.

2.3.3.2

Voraussetzung für die Förderung nach Nummer 2.3.2 ist, dass

- a) die Voraussetzungen nach Nummer 2.3.3.1 erfüllt sind,
- b) die vertraglichen Vereinbarungen nach Satz 1 der Nummer 2.3.3.1 c) zwischen dem Genehmigungsinhaber, dem Bürgerbusverein mit ausreichend Fahrerinnen und Fahrern getroffen wurden,
- c) der Betrieb des Bürgerbusses auf der Grundlage eines zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen abgestimmten Linienweg-, Fahrplan- und Tarifkonzeptes durchgeführt wird.

3

Zuwendungsempfänger

3.2

Förderung nach Nr. 2.3

Zuwendungsempfänger für die Förderung nach Nr. 2.3.1 ist die Gemeinde, in deren Gebiet der überwiegende Teil der Betriebsleistungen des Bürgerbusses erbracht wird, oder das den Bürgerbus einsetzende Verkehrsunternehmen, sofern die Gemeinde an diesem zu mehr als 50 v. H. beteiligt ist. Die Förderung ist in voller Höhe unmittelbar an den Bürgerbusverein weiterzuleiten. Zuwendungsempfänger für die Förderung nach Nr. 2.3.2 ist die Gemeinde oder das Verkehrsunternehmen, welche/s das Bürgerbusfahrzeug einsetzt.

4

Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

4.1

Zuwendungsart: Projektförderung

4.2

Finanzierungsart

4.2.3

Förderung nach Nr. 2.3: Anteils- oder Festbetragsfinanzierung

4.3

Form der Zuwendung: Zuweisung/Zuschuss

4.4

Bemessungsgrundlage

4.4.3

Förderung nach Nummer 2.3:

Beträge, die mit einem Sternchen (*) versehen sind, gelten für Bürgerbusvorhaben, in denen der jeweilige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW angewendet oder anerkannt werden.

Festbetrag für die Förderung nach Nummer 2.3.1: 6 500/7 500* Euro/Jahr.

Soweit der Bewilligungszeitraum nicht das gesamte Kalenderjahr umfasst, ist der Festbetrag entsprechend zu reduzieren.

Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug (Nummer 2.3.2) mit spezieller Vorrichtung zur Aufnahme von Rollstühlen: 50 000/55 000* Euro

Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug (Nummer 2.3.3) mit Niederflurbereich und spezieller Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen: 60 000/70 000* Euro.

Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug ohne spezielle Vorrichtung zur Aufnahme von Rollstühlen (Nummer 2.3.2): 35 000 Euro.

Hierzu ist die schriftliche Zustimmung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bzw. – falls die Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte verfügt – stattdessen des Landesbehindertenbeirats und der entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW vom 16. Dezember 2003 ([GV. NRW. S. 766](#)) vorzulegen.

Der Festbetrag je Fahrzeug erhöht sich um 6 000/7 000* Euro bei Erstbeschaffungen sowie um 6 000/7 000* Euro, wenn das Bürgerbusfahrzeug mit einem alternativen Antrieb (z. B. Erdgas- oder Hybridantrieb) ausgestattet ist. Für die Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Bürgerbussen kann die Förderung nach § 13 Absatz 1 Nummer 6 ÖPNVG NRW ergänzend in Anspruch genommen werden.

Bei Ersatzbeschaffungen ist der Verkaufserlös des Altfahrzeuges für die Beschaffung des neuen Fahrzeuges einzusetzen. Übersteigen Verkaufserlös und Förderung die Gesamtausgaben für das Neufahrzeug, vermindert sich die Förderung um den die Gesamtausgaben übersteigenden Betrag. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, die nach Nummer 2.3.2 mehr als zwei Jahre als Reservefahrzeuge eingesetzt wurden.

5

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

5.1

Nummer 3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) findet für Unternehmen keine Anwendung, soweit die Voraussetzungen des § 138 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) vorliegen.

5.2

Die sonstigen Zuwendungsbestimmungen sind in der **Anlage 13** (Muster-Zuwendungsbescheid Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW) näher geregelt.

6

Verfahren

6.1

Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der **Anlage 12** zu beantragen. Im Falle der Folgebewilligung nach 2.3.1 ist kein erneuter Antrag erforderlich.

6.2

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Gebiet des Kreises oder der Stadt oder der Gemeinde liegt bzw. der Zweckverband, die gemeinsame Anstalt, das Verkehrsunternehmen, die Eisenbahn oder die juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgt, seinen/ihren Sitz hat.

Für die Bewilligung ist das Muster der **Anlage 13** zu verwenden.

6.3

Das Anforderungs- und Auszahlungsverfahren für die Förderung von Maßnahmen nach den Nrn. 2.2 und 2.3.2 richtet sich nach den VV/VVG zu § 44 LHO.

Die Zuwendung nach Nrn. 2.1 und 2.3.1 wird je zur Hälfte am 30. Januar und 30. Juni des jeweiligen Jahres ausgezahlt.

6.4

Für die Verwendungsnachweise mit Ausnahme der Förderung nach Nummer 2.3.1 ist das Muster der **Anlage 14** zu verwenden.

Die Bürgerbusvereine und Gemeinden haben den Verwendungsnachweis für die Förderung nach Nr. 2.3.1 nach dem Muster der **Anlage 15** zu führen.

Inkrafttreten

Diese Verwaltungsvorschriften treten mit Wirkung ab dem 1. Januar 2008 in Kraft.

.

MBL NRW. 2017 S. 424

Zur Verwendung der Organisationspauschale

Die Organisationspauschale ist eine Spezialität für Bürgerbusvereine und wirft immer wieder Fragen zu den Verwendungsmöglichkeiten und zum Verfahren auf. Bis zum Ende 2007 waren die Regelungen dazu in einer Förderrichtlinie gefasst. Ab 2008 gelten hierzu die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNV-Gesetz NRW, die zuletzt 2017 novelliert wurden. Durch die letzte Änderung wurde die Organisationspauschale deutlich heraufgesetzt.

Das Geld, das die Bürgerbusvereine bekommen, ist nicht einfach als Geschenk des Landes zu betrachten. Mit der Mittelzuweisung ist ein bestimmter Förderzweck verbunden und das Geld darf nur zu diesem Zweck ausgegeben werden. Förderungen unterliegen bestimmten Regelungen, die eine missbräuchliche Verwendung verhindern sollen. Dazu gehört auch, dass die Verwendung nachgewiesen werden muss und das Geld bei falscher oder nicht vollständiger Verwendung auch wieder zurück gefordert werden kann.

Mit der Organisationspauschale will das Land die Arbeit des Bürgerbusvereins finanziell absichern, so dass der Verein nicht auf Mitgliedsbeiträge oder Spenden angewiesen ist. Zu Beginn der Bürgerbuszeit diente die Organisationspauschale ausschließlich dem Verein für die Bürokosten, für Aufwandsentschädigungen an die Fahrer und zur Motivation durch Vereinsveranstaltungen. Als Ende der 90er Jahre die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung eingeführt wurde und dafür Gebühren zu entrichten waren, wurde hierfür die Organisationspauschale angehoben. Somit können seit dem auch die Gebühren für die Führerscheinumstellung oder die Gesundheitsuntersuchungen aus diesem Topf finanziert werden. Die bisherige Förderrichtlinie und auch die neue Verwaltungsvorschrift definieren den Verwendungszweck folgendermaßen:

Organisationskosten sind alle Ausgaben des Vereins, die im Zusammenhang mit dem Bürgerbusvorhaben stehen. Hierzu gehören auch Ausgaben für

- *ärztliche Untersuchungen, Schulungen, Fortbildungen der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sowie für Fahrtkosten, Ehrungen,*
- *Werbung und Öffentlichkeitsarbeit,*

Pro Bürgerbus NRW

- *Verwaltungs- und Sachkosten, Gebühren,*
- *die Vorbereitung und Durchführung von Versammlungen und anderen Veranstaltungen.*

Nach wie vor können mit diesen Mitteln nicht die Kosten für die Anschaffung und Ausstattung oder den Betrieb des Busses, wie Kraftstoffkosten, Wartungen und Reparaturen, Versicherungen und das Ersatzfahrzeug bestritten werden.

Eine mengenmäßige Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten wurde bisher nicht vorgegeben. Allerdings sollte die Verwendung auch nicht zu einseitig sein. Auf jeden Fall sollten die Mittel nicht ausschließlich zur „Belustigung“ der Vereinsmitglieder verwendet werden. Die Motivation der Fahrerinnen und Fahrer ist eben nur eine der Zwecke, die mit den Mitteln gefördert werden sollen. Die Organisationspauschale wird als laufende Projektfinanzierung gewährt. Das bedeutet, dass die Mittel nur für die im Bewilligungszeitraum entstehenden Organisationskosten zu verwenden sind und nicht angespart werden können. Rücklagen sind nicht zulässig. Da im Folgejahr wieder neue Mittel zur Deckung der entstehenden Kosten bereitgestellt werden, sind Gelder aus dem Vorjahr, die nicht ausgegeben wurden, zurück zu zahlen.

Mit dem Verfahren zur Abwicklung der Förderung sollen die Bürgerbusvereine soweit wie möglich von bürokratischen Anforderungen entlastet werden. Daher beantragt die Gemeindeverwaltung die Organisationspauschale bei der Bezirksregierung und führt auch den Verwendungsnachweis. Seit 2008 ist der Antrag nur noch zu Beginn eines Bürgerbusprojektes zu stellen und dann nicht mehr jährlich. Die Mittel werden zum Anfang des Jahres von der Bezirksregierung bewilligt. Da es sich um eine laufende Projektfinanzierung handelt, werden die Mittel in zwei Raten ausgezahlt. Um keine allzu große Finanzierungslücke am Anfang des Jahres entstehen zu lassen, soll der erste Teilbetrag schon am 30. Januar ausgezahlt werden, der zweite folgt zum 30. Juni. Die Fördergelder sind von der Gemeinde unmittelbar und vollständig an den Bürgerbusverein weiterzuleiten. Dabei werden auch alle Auflagen und Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheides weitergegeben, die vom Bürgerbusverein einzuhalten sind. Nach Abschluss des Wirtschaftsjahres bestätigt der Bürgerbusverein der Gemeinde die verausgabten Mittel

mit der Anlage 15 zur Verwaltungsvorschrift. Die Gemeinde bestätigt diese Angabe auf der Anlage 15 und gibt diese als Verwendungsnachweis über die Organisationspauschale an die Bezirksregierung weiter.

Für Fragen rund um die Verwendung der Organisationspauschale stehen der Verband Pro Bürgerbus und die Bezirksregierungen gerne zur Verfügung. Dies gilt vor allem, soweit nicht eindeutig klar ist, ob für eine bestimmte Ausgabe die Organisationspauschale verwendet werden kann. Dies sollte bei Zweifelsfällen auf jeden Fall vorher geklärt werden, um späteren Ärger zu vermeiden. Das Angebot richtet sich natürlich auch an die Mitarbeiter in den Gemeindeverwaltungen, die mit der Bürgerbusförderung betraut sind.

Für jeden Fahrer Pflicht

Fahrerlaubnis für Bürgerbusfahrer

Der Antrag auf Neuerteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Pkw im Linienverkehr ist über das örtliche Meldeamt beim zuständigen Straßenverkehrsamt zu stellen (Vordruck vom Straßenverkehrsamt).

Dem Antrag sind beizufügen:

- Antrag auf Ausstellung eines EU-Führerscheins wegen Umtausch (Vordruck vom Straßenverkehrsamt)
- Auskunft aus dem Verkehrszentralregister Flensburg
- Führungszeugnis (Belegart O)
- Bescheinigung über eine arbeits- oder betriebsmedizinische Untersuchung nach „Grundsatz 25“ oder eine ärztliche Untersuchung nach § 48 Abs. 4 Nr. 3 und 4 Fahrerlaubnisverordnung

Insgesamt ist bis zur Erteilung der Fahrerlaubnis ein Zeitraum von ca. 5 Wochen einzurechnen.

Die Unterschrift unter dem Antrag auf Auskunft aus dem Verkehrszentralregister ist amtlich zu beglaubigen. Die Auskunft darf nicht älter als 3 Monate sein.

Die Unterschrift für den EU-Führerschein ist auf einem separaten Aufkleber mit einem speziellen Stift zu leisten. Dem Antrag sind die Kopie des bisherigen Führerscheins sowie ein Lichtbild (35 x 45 mm) beizufügen.

Das Führungszeugnis wird über das örtliche Meldeamt bezogen. Wichtig ist der Typ „Belegart O (Null)“, damit das Zeugnis direkt an den Verein oder das Verkehrsunternehmen geschickt werden kann. Zur eindeutigen Identifizierung ist der Geburtsname der Mutter anzugeben.

Die Vorgaben für die Gesundheitsuntersuchung sowie die erforderlichen Untersuchungsintervalle wurden durch einen Erlass des Verkehrsministeriums vom 26.

Oktober 2006 neu geregelt. Der Erlass ist hier im Anhang wiedergegeben und wird separat erläutert.

Die Gebühren für die einzelnen Dokumente sowie für die Gesundheitsuntersuchungen fallen offensichtlich verschieden aus. Folgende Gebühren sind beispielhaft und können auch anders ausfallen (bitte informieren):

Fahrerlaubnis Erstantrag	37,50 €
Fahrerlaubnis Verlängerung	32,90 €
Umtausch Führerschein	18,90 €
Auszug Flensburg	kostenlos
Führungszeugnis	kostenlos
Gesundheitsuntersuchung AMD	ca. 65,00 € (Angebote einholen und vergleichen)

Die Fahrerinnen und Fahrer des Bürgerbusses sind von der Gebühr für das Führungszeugnis befreit. Hierzu gibt es ein entsprechendes Merkblatt des Bundesjustizamtes.

Es macht Sinn, neue Fahrerinnen und Fahrer zunächst untersuchen zu lassen, bevor die Führerscheinumstellung und die Fahrerlaubnis beantragt werden. Sollte der Arzt die Interessenten nicht zum Fahrdienst zulassen, können die weiteren Gebühren eingespart werden.

Seit September 2002 gilt der große Busführerschein übrigens auch als Fahrerlaubnis für Bürgerbusse. Bis dahin musste auch der Berufsbusfahrer zusätzlich die Fahrerlaubnis für Bürgerbusse beantragen.

Gesundheitsuntersuchungen zur Fahrerlaubnis

Schon der Erlass des Verkehrsministeriums NRW vom 24. Juni 1999 hatte einige Sonderregelungen zum Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Bürgerbusfahrer eingeführt. Damit sollten die Anforderungen an die körperliche Eignung und an das Sehvermögen den besonderen Gegebenheiten im Bürgerbusbetrieb angepasst werden. Da es bei der Auslegung und Anwendung dieses Erlasses immer wieder zu Problemen kam, ist auf Grund der Erfahrungen ein neuer Erlass mit Datum vom 26. Oktober 2006 verfasst worden. Da hier noch eine Übergangsregelung einzufügen war, ist dieser Erlass aufgehoben und durch einen neuen Erlass vom 29.01.2007 ersetzt worden, der bis auf den neuen Punkt 6 wortgleich zum Erlass vom 26. Oktober ist. Der Erlass des Verkehrsministeriums ist über die Bezirksregierungen an die Kreise und kreisfreien Städte verschickt worden und liegt allen Straßenverkehrsämtern, wahrscheinlich auch allen Polizeidienststellen vor.

Die folgenden Erläuterungen sollen der besseren Verständlichkeit des Erlasses dienen und wurden mit dem Verkehrsministerium abgestimmt:

Die Sonderregelungen des Erlasses bieten eine zusätzliche Alternative zu den Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung (FeV). Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung kann daher auch nach den Vorgaben aus § 48 Fahrerlaubnisverordnung erworben werden. Dann sind die aufwändigeren Gesundheits- und Leistungsuntersuchungen nach den Anlagen 5 und 6 der Fahrerlaubnisverordnung vorzunehmen. Der Vorteil liegt darin, dass die Fahrerlaubnis auf Grund dieser Untersuchungen unabhängig vom Alter des Bürgerbusfahrers für fünf Jahre ohne Zwischenuntersuchungen gültig ist und nicht auf den Bürgerbusbetrieb beschränkt wird.

Regelungen des Erlasses

Wenn die Regelungen des Erlasses in Anspruch genommen werden, sind dagegen lediglich Gesundheitsuntersuchung nach dem so genannten „Grundsatz 25“

(G 25) erforderlich. Dadurch entfällt der Leistungstest nach Anlage 5 Nr. 2 zur FeV und die Augenuntersuchung nach Anlage 6 FeV. Im Untersuchungsprogramm des G 25 ist eine allgemeine körperliche Untersuchung sowie ein Seh- und Hörtest enthalten. Zum Ausgleich für die geringeren Anforderungen des Untersuchungsprogramms ist diese Untersuchung allerdings ab dem 65. Lebensjahr jährlich zu wiederholen. Außerdem gilt die Fahrerlaubnis dann ausschließlich für den Bürgerbusbetrieb.

Da es sich bei der Untersuchung nach G 25 eigentlich um eine arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung handelt, ist diese durch einen Arbeits- oder Betriebsmediziner vorzunehmen.

Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung wird für fünf Jahre erteilt und kann dann für jeweils fünf Jahre verlängert werden. Grundsätzlich ist bei jeder Verlängerung das Ergebnis einer Gesundheitsuntersuchung nach G 25 vorzulegen. Ab dem 65. Lebensjahr muss diese Untersuchung dann jährlich vorgenommen werden und das Ergebnis dieser Untersuchung ist mit der Fahrerlaubnis mitzuführen werden. Spätestens wenn eine Fahrerlaubnis erteilt oder verlängert wird, die über das 65. Lebensjahr hinausgeht, wird folgende Eintragung vorgenommen:

„Ab dem 65. Lebensjahr ist die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nur gültig, wenn eine positive arbeits- oder betriebsmedizinische Untersuchungsbescheinigung mitgeführt wird, die nicht älter als 1 Jahr ist.“

Durch den neuen Erlass ist es nicht mehr erforderlich,

- dass zwischen Ersterteilung und Verlängerung unterschieden werden muss,
- dass jüngere Fahrer 2-3 Jahre nach der Ersterteilung der Fahrerlaubnis die Untersuchung erneut vornehmen lassen müssen,
- dass die Fahrerlaubnis für Fahrer ab 55 Jahren nur bis zum 60. Lebensjahr erteilt wird und dann verlängert werden muss und
- dass Fahrer schon ab 60 Jahren jährliche Untersuchungen vornehmen lassen müssen.

Die neue Regelung gilt auch für die jetzt zwischen 60 und 65 Jahre alten Bürgerbusfahrer, in deren Fahrerlaubnis noch die Auflage steht eine Untersuchungsbescheinigung mitzuführen, die nicht älter als ein Jahr sein darf. Diese Übergangsregelung wurde als Punkt 6 neu in den Erlass aufgenommen. Damit bei einer Verkehrskontrolle die Gültigkeit der Fahrerlaubnis nachgewiesen werden kann, ist eine Kopie des Erlasses im Bürgerbus mitzuführen.

Untersuchungsumfang G 25

Da Arbeits- und Betriebsmediziner auch die Untersuchungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis nach den Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung durchführen, ist darauf zu achten, dass lediglich das Untersuchungsprogramm nach G 25 vorgenommen wird. Es ist deutlich darauf hinzuweisen, dass für die Fahrerlaubnis für Bürgerbusfahrer die eingeschränkte Untersuchung ausreichend ist. In der Regel sind die Arbeits- und Betriebsmediziner nicht über die Regelungen des Erlasses informiert und legen möglicherweise die Anforderungen der Fahrerlaubnisverordnung zu Grunde, wenn sie erfahren, dass die Untersuchung benötigt wird, um eine Fahrerlaubnis zu erlangen.

Der Grundsatz 25 enthält folgenden Untersuchungsumfang:

- tätigkeitsbezogene Anamnese
- Ganzkörperstatus (körperliche Untersuchung) mit besonderer Berücksichtigung von Herz-Kreislaufstörungen sowie neurologischen und psychischen Auffälligkeiten
- Urinstatus mit Mehrfachteststreifen (bei unklaren Fällen auch Blut und weitere Urinuntersuchungen)
- zentrale Tagessehschärfe Ferne (Anforderungsstufe 1)
0,7 für beidäugiges Sehen (besseres Auge), 0,5 für das schlechtere Auge
Die Grenzwerte können mit oder ohne Sehhilfe erreicht werden, die Verwendung einer Sehhilfe wird vermerkt.
- räumliches Sehen
- Farbsinn

- Gesichtsfeld (Anforderungsstufe 1)
normales Gesichtsfeld, Perimetrie mit einem automatischen Halbkugelperimeter, mindestens bei jeder zweiten Untersuchung
- Dämmerungssehen/Blendungsempfindlichkeit (Anforderungsstufe 1)
- Hörvermögen durch Feststellung des Sprachverständnisses bei Umgangssprache 5 Meter (Anforderungsstufe 2; das Tragen von Hörgeräten ist zugelassen)

Die unterschiedlichen Anforderungsstufen werden in einer Tabelle der G 25 entsprechend der Tätigkeit festgelegt. Die Bürgerbusse entsprechen in dieser Tabelle „sonstigen Kraftfahrzeugen für den Personentransport“.

Diabetes mellitus begründet gesundheitliche Bedenken nur bei erheblichen Schwankungen der Blutzuckerwerte, insbesondere mit Neigung zur Hypoglykämie. Besondere Aufmerksamkeit ist beim Diabetes-Typ I geboten. Therapiepflichtige Bewerber einer Fahrerlaubnis sind nach Anlage 4 FeV nur ausnahmsweise geeignet. Die Eignung ist mindestens an eine gute Stoffwechselführung ohne Unterzuckerung über etwa drei Monate und an vorzeitige Nachuntersuchungen, bei Insulintherapie zusätzlich an regelmäßige Kontrollen gebunden.

Der Wortlaut des Grundsatzes 25 darf aus Urheberrechtsgründen nicht hier veröffentlicht werden. Er ist bei den Arbeits- oder Betriebsmedizinern vorhanden und liegt als Auszug auch Pro Bürgerbus NRW vor. Im Zweifelsfall sind bei diesen Stellen detailliertere Informationen zum Untersuchungsumfang zu bekommen.

Wenn die Untersuchung nach G 25 keine eindeutigen Ergebnisse liefert, kann die Tauglichkeit durch ein gesondertes medizinisches Gutachten nachgewiesen werden, z.B. durch eine gesonderte Untersuchung beim Augenarzt. Außerdem soll der Betriebsmediziner ergänzende Leistungsuntersuchungen vornehmen, wenn er Anzeichen von Leistungsminderungen feststellt. Zu diesen zusätzlichen Untersuchungen muss der untersuchte Fahrer und natürlich auch derjenige, der die Kosten trägt, seine Zustimmung geben.

sonstige Regelungen

Weder die Fahrerlaubnisverordnung noch der Erlass des Verkehrsministeriums sieht eine Altersbegrenzung für Bürgerbusfahrer vor. Der bisherige Hinweis auf 70 Jahre war eine unverbindliche Empfehlung aus dem Ministerium, die nun nicht mehr ausgesprochen wird.

Wer bereits einen Führerschein der Klasse D oder D1 besitzt (Personenbeförderungsschein für Busse), benötigt seit einer Änderung der FeV keine weitere Fahrerlaubnis für den Bürgerbus.

Weitere Informationen:

§ 48 Fahrerlaubnisverordnung:

www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_48.html

Anlage 5 zur FeV:

www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_5.html

Anlage 6 zur FeV:

www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_6.html

Für nähere Informationen zum Inhalt des Untersuchungsumfangs:

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV, Leitfaden für Betriebsärzte zur Anwendung des G 25:

http://publikationen.dguv.de/dguv/udt_dguv_main.aspx?FDOCUID=25010

Der Wortlaut des Erlasses vom 29. Januar 2007 ist auf der Internetseite von Pro Bürgerbus NRW unter dem Pfad „Informationen/Gesundheitsuntersuchung“ wiedergegeben.

Antworten auf häufige Fragen

Wofür darf der Bürgerbus eingesetzt werden?

Der Bürgerbus wird gefördert als Fahrzeug für den öffentlichen Nahverkehr und steht im Eigentum des betreuenden Verkehrsunternehmens. Daher darf der Bürgerbus lediglich für den Bürgerbusbetrieb eingesetzt werden, also im Linienbetrieb auf den konzessionierten Strecken. Darüber hinaus kann der Bus auch für Bürgerbusveranstaltungen benutzt werden, wenn also ein Bürgerbustreffen besucht oder ein anderer Bürgerbusverein beraten werden soll. Solche Fahrten sind allerdings mit dem Verkehrsunternehmen abzustimmen. Der Bürgerbus darf nicht für Ausflugsfahrten des Kegelklubs, für die sonntägliche Spazierfahrt der Großfamilie oder im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden. Auch „soziale“ Fahrten außerhalb der Konzession sind nicht zulässig, also z.B. Kaffeefahrten einer Seniorengruppe, Ausflugsfahrten für Kindergartenkinder oder Fahrten im Zusammenhang mit kirchlichen Veranstaltungen. Solche Fahrten stehen in Konkurrenz zu gewerblichen Anbietern.

Wie kann man den Bedarf für eine Bürgerbuslinie feststellen?

Am Anfang eines Bürgerbusprojektes steht immer die (bange) Frage: Sind auf einer bestimmten Strecke ausreichend Fahrgäste zu erwarten? Diese Frage sollte man sehr ernst prüfen, damit der Bürgerbus später nicht Schiffbruch erleidet.

Nach unseren Erfahrungen macht es aber nicht viel Sinn, mit viel Enthusiasmus bei den Bürgern an der Haustür zu fragen, ob sie einen Bürgerbus haben möchten und ihn auch benutzen würden. Allein aus Freundlichkeit wird dann meist keine abschlägige Antwort gegeben, auf die man sich aber später nicht verlassen kann. Fraglich ist auch, ob sich ein Auftrag an ein Verkehrsplanungsbüro lohnt, dem man im schlimmsten Fall zunächst erst mühsam erläutern muss, was ein Bürgerbus eigentlich ist.

In vielen Fällen kann der Bedarf von den ansässigen und ortskundigen Bürgern "aus dem Bauch heraus" abgeschätzt werden. Als Richtgröße kann angelegt werden, dass mindestens einige Hundert Bürger durch den Bürgerbus neu an die bestehenden Infrastruktureinrichtungen angebunden werden sollten. Ein entspre-

chend großer Ortsbereich sollte also bisher nicht durch den ÖPNV erschlossen sein. Dabei kommt es aber auch auf die Altersstruktur an, da der Bürgerbus oft eher von älteren Personen genutzt wird.

Aus Erfahrung müssen wir davor warnen, einen Bürgerbus dort einzusetzen, wo auch mit gutem Willen nicht genügend Fahrgäste zu erwarten sind.

Kann die Bürgerbuslinie auch über die Gemeindegrenze hinaus gehen?

Schon der erste deutsche Bürgerbusverein betrieb eine Linie über die Grenze bis in die benachbarten Niederlande. Natürlich ist der Bürgerbusbetrieb nicht nur auf das Gemeindegebiet beschränkt. Die Grenzen ergeben sich letztlich aus den gewünschten Umlaufzeiten, den Zielen des Bürgerbusverkehrs und aus dem Konzessionsrecht. Bei einem gemeindeübergreifenden Verkehr sollten die betroffenen Kommunen allerdings rechtzeitig über die Kostenverteilung sprechen.

Kann der Bürgerbus auf Zuruf halten?

Als besonderer Service wird oft gewünscht, dass der Bürgerbus auf Zuruf auch außerhalb der Haltestellen anhält, um Fahrgäste aus- oder einsteigen zu lassen. Grundsätzlich ist der Bürgerbus an die angeordneten Haltestellen gebunden, aber es gibt Möglichkeiten. Aus dem Verkehrsministerium liegt dazu eine Stellungnahme vor:

Das Halten im Linienverkehr außerhalb von genehmigten Haltestellen bedarf keiner Ausnahmegenehmigung nach § 43 Abs. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft). Das Betriebspersonal hat die Möglichkeit, im Rahmen des § 14 Abs. 3 BOKraft in eigener Verantwortung zu entscheiden, ob Fahrzeuge außerhalb von Haltestellen ausnahmsweise betreten bzw. verlassen werden dürfen. Die gleiche Regelung enthält auch § 4 Abs. 3 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßen- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Von dem Gebot, Fahrgäste nur an Haltestellen ein- bzw. aussteigen zu lassen, darf das Betriebspersonal nur nach weitestgehendem Ausschluss einer Straßenverkehrsgefährdung abweichen. Dabei darf die Entscheidung hierüber nicht alleine

beim Fahrer liegen. Vielmehr ist nach gewissen Grundsätzen zu verfahren, die mit dem Betriebspersonal verantwortlich durchzusprechen sind.

Soll das Ein- und Aussteigen außerhalb von genehmigten Haltestellen im Fahrplan enthalten sein und mit ihm ortsüblich bekannt gemacht werden, so bedarf dies gemäß § 40 Abs. 2 PBefG der Zustimmung der Genehmigungsbehörde.

Mit anderen Worten bedeutet dies, dass das Halten auf Zuruf nur dann erlaubt ist, wenn die Bereiche und die Situationen vorab mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmt wurden. Ansonsten trägt der Fahrer die Verantwortung für Schäden, die dabei entstehen.

Dürfen mit dem Bürgerbus auch Fahrgäste nach Hause gebracht werden?

Der Bürgerbus fährt wie anderer Linienverkehr auch auf einer genehmigten Linie mit festen Haltestellen. Diese Streckenführung ist verbindlich und darf ohne zwingenden Grund im Personenverkehr nicht verlassen werden. Wenn von dieser Strecke abgewichen wird, um z.B. einen Fahrgast bei schlechten Wetter bis vor die Haustür zu bringen, der riskiert seinen Versicherungsschutz. Zwischenzeitlich wurde das „Olfener-Modell“ entwickelt, bei dem es keine festen Linien mehr gibt und der Bürgerbus nur nach Bedarf und Anmeldung fährt. Hierbei darf der Bürgerbus seine Fahrgäste entweder zuhause abholen und dann an einer Haltestelle absetzen, oder umgekehrt an einer Haltestelle aufnehmen und dann bis zu einem beliebigen Ziel bringen, also z.B. nach Hause.

Wie viele Personen dürfen im Bürgerbus befördert werden?

Die Frage, wie viele Personen im Bürgerbus befördert werden dürfen, wurde lange und heftig diskutiert, ist nun aber eindeutig geklärt. Aus diversen Gerichtsurteilen wurde früher schon mal die Ansicht entnommen, es dürften mehr Fahrgäste mitgenommen werden, als Sitzplätze oder Gurte vorhanden sind, solange der Fahrer nicht gestört und das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs nicht überschritten wird.

Auf dem Umweg einer EU-Verordnung wurde diese Streitfrage aber abschließend geklärt. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sagt in ihrem § 21 Abs. 1 seit dem 16. Mai 2006 klipp und klar:

„In Kraftfahrzeugen dürfen nicht mehr Personen befördert werden, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind.“

Für die Liebhaber von Oldtimern oder für andere Fahrzeuge, die keine Sicherheitsgurte haben, gilt, dass nur so viele Personen befördert werden dürfen, wie Sitzplätze vorhanden sind. Hier hilft also ein Blick in die Fahrzeugpapiere. Eine Ausnahme gibt es nur für Kraftomnibusse, bei denen die Beförderung stehender Personen zugelassen ist, und da gehören die Bürgerbusse nicht zu.

Die Antwort lautet daher eindeutig: im Bürgerbus dürfen höchstens acht Fahrgäste befördert werden. Dazu zählen auch Kinder.

Was passiert, wenn mehr als acht Personen zusteigen wollen?

Entsprechend der oben genannten Rechtslage müssen alle Fahrgäste an der Haltestelle stehen gelassen werden, wenn die acht Fahrgastplätze schon besetzt sind. Wenn der Fahrplan es zulässt, kann aber vielleicht zurück gefahren werden, wenn einige Fahrgäste ausgestiegen sind. Möglicherweise lässt sich auch eine Vereinbarung mit dem ortsansässigen Taxiunternehmen treffen, der dann auf Anruf aus dem Bus die überzähligen Fahrgäste einige Minuten später befördert.

Wenn zu bestimmten Zeiten oder auf immer den gleichen Strecken regelmäßig eine Nachfrage besteht, die die Kapazität überschreitet, sollte über das Angebot, also über den Fahrplan nachgedacht werden. Vielleicht lässt sich der Takt verdichten oder eine Schleife für einen bestimmten Streckenabschnitt einbauen.

Benötigt der Bürgerbus einen (digitalen) Fahrtenschreiber?

Der § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) legt fest, dass u.a. „zur Beförderung von Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen“ mit einem Fahrtenschreiber auszurüsten sind. Ausgehend von europäischen Verordnungen müssen Neufahrzeuge, die ab dem 1. Mai 2006 zugelassen werden, mit einem digitalen Tachografen ausgerüstet sein. Allerdings betrifft dies nur Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen und Fahrzeuge, die über mehr als neun Sitz-

plätze verfügen. Nach wie vor bleibt es also dabei, dass es für einen Bürgerbus keine gesetzliche Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers gibt.

Andererseits besteht bei den betreuenden Verkehrsunternehmen, die die verkehrliche Verantwortung für den Bürgerbus übernehmen, ein berechtigtes Interesse, die Vorgänge im Bus nachvollziehen zu können, und es kann im Zweifelsfall auch der Entlastung des Bürgerbusfahrers dienen. Daher verfügen viele Bürgerbusse dennoch über eine solche Aufzeichnungsmöglichkeit.

Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um Fördermittel zu bekommen?

In der Verwaltungsvorschrift zu § 14 ÖPNVG NRW Bürgerbus sind als Fördervoraussetzungen genannt,

- dass die Gemeinde die Übernahme der Betriebskostendefizite erklärt,
- dass ein Verkehrsunternehmen den Bürgerbusbetrieb betreut und die verkehrliche Verantwortung übernimmt,
- dass ein Bürgerbusverein den Betrieb mit ehrenamtlich tätigen Fahrern sicherstellen kann,
- dass das Bürgerbusfahrzeug eine jährliche Laufleistung von mindestens 20.000 km erreicht und
- dass der Betrieb des Bürgerbusses auf der Grundlage eines zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen abgestimmten Linienweg-, Fahrplan- und Tarifkonzeptes durchgeführt wird.

Außerdem muss das Bürgerbusfahrzeug bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Diese werden auf Seite 20 erläutert.

Welches Ersatzfahrzeug kann verwendet werden?

Wenn der Bürgerbus wegen Wartungsarbeiten oder Reparaturen nicht eingesetzt werden kann, ist der Linienbetrieb mit einem Ersatzfahrzeug aufrecht zu erhalten. Dieser Ersatzbus muss natürlich nicht so wie das geförderte Fahrzeug ausgestattet sein. Es geht dann nur um die Beförderungsmöglichkeit, so dass ein normaler Bulli, wie er schon mal von Kirchengemeinden oder Sportvereinen genutzt wird,

völlig ausreicht. Schön ist es natürlich, wenn ein ausrangierter Bürgerbus als Ersatzfahrzeug vorgehalten werden kann.

Wer beantragt die Fördermittel des Landes?

Das Land NRW stellt einen Festbetrag als Zuschuss für die Anschaffung des Bürgerbusfahrzeuges zur Verfügung. Die Details der Fahrzeugförderung werden ab Seite 16 dargestellt. Der Antrag dazu wird von dem Verkehrsunternehmen bei der Bezirksregierung gestellt, das den Bürgerbus betreut. Mit dem Förderbetrag und den zusätzlichen Mitteln, die von der Kommune oder vom Bürgerbusverein zur Verfügung gestellt werden, erwirbt das Verkehrsunternehmen den Bürgerbus.

Die Organisationspauschale für den Bürgerbusverein wird von der Gemeindeverwaltung beantragt. Die Mittel werden von der Bezirksregierung bewilligt, an die Gemeinde ausgezahlt und von da an den Verein weitergeleitet. Das Antragsformular ist als Anlage 12 den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNV-Gesetz NRW beigelegt (auch verfügbar auf der Internetpräsenz von Pro Bürgerbus NRW).

Wie wird die Organisationspauschale beantragt und ausgezahlt?

Die Gemeindeverwaltung beantragt die Organisationspauschale einmalig zu Beginn des Bürgerbusprojekts bei der Bezirksregierung mit dem Antragsvordruck aus der Verwaltungsvorschrift. Im Antragsjahr kann die Organisationspauschale je nach Projektbeginn und Antragstellung anteilig bewilligt werden. Für die Folgejahre werden die Mittel zum Jahresanfang bewilligt und können dann von der Gemeinde in zwei Raten abgerufen werden. Die Fördergelder sind unmittelbar und vollständig an den Bürgerbusverein weiterzuleiten. Nach Abschluss des Wirtschaftsjahres bestätigen der Bürgerbusverein und die Gemeinde die ordnungsgemäße Verwendung gegenüber der Bezirksregierung auf einem gemeinsamen Vordruck. Auch dieser Vordruck für den Verwendungsnachweis gehört als Anlage 15 zur Verwaltungsvorschrift (auch verfügbar auf der Internetpräsenz von Pro Bürgerbus NRW) .

Die Organisationspauschale unterliegt als Projektförderung der Jährlichkeit. Das bedeutet, dass die Summe immer für ein Kalenderjahr zur Verfügung gestellt wird und dass der Anteil, der zum Jahresende nicht ausgegeben wurde, wieder zurück

zu zahlen ist. Damit zum Jahresanfang keine zu große Finanzierungslücke entsteht, wird die Organisationspauschale je zur Hälfte zum 30. Januar und zum 30. Juni ausgezahlt.

Wozu darf die Organisationspauschale verwendet werden?

Zu Anfang war es ganz einfach: Die Organisationspauschale diente zu Beginn der Bürgerbuszeit ausschließlich dem Verein für die Bürokosten, für Aufwandsentschädigungen an die Fahrer und für die Motivation durch Vereinsveranstaltungen. Alle Kosten, die direkt mit dem Betrieb des Busses zu tun haben, konnten nicht aus der Organisationspauschale bezahlt werden. Als Ende der 90er Jahre eine Fahrerlaubnis erforderlich wurde und dafür Gebühren zu entrichten waren, wurde die Organisationspauschale angehoben. Somit können seit dem auch die Gebühren für die Führerscheinumstellung oder die Gesundheitsuntersuchungen aus diesem Topf finanziert werden. Die Verwaltungsvorschrift definiert den Verwendungszweck folgendermaßen:

Pauschaler Ausgleich der Organisationsausgaben des jeweiligen Bürgerbusvereins, die im Zusammenhang mit dem Bürgerbusvorhaben stehen. Hierzu gehören auch Ausgaben für

- *ärztliche Untersuchungen, Schulungen, Fortbildungen der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer sowie für Fahrtkosten, Ehrungen,*
- *Werbung und Öffentlichkeitsarbeit,*
- *Verwaltungs- und Sachkosten, Gebühren*
- *die Vorbereitung und Durchführung von Versammlungen und anderen Veranstaltungen.*

Nach wie vor fallen darunter nicht die Kosten für den Betrieb des Busses, also keine Kraftstoffkosten, keine Wartungen und Reparaturen, keine Versicherungen und nicht das Ersatzfahrzeug.

Ist der Bürgerbusverein gemeinnützig?

Diese Frage bewegt die Bürgerbus-Szene seit den Anfangstagen. Natürlich wird ein Bürgerbus eingerichtet, um damit die Mobilität der Bürger zu verbessern und damit der Ortsgemeinschaft zu nutzen. Dadurch dient der Bürgerbus zwar der Daseinsvorsorge, leistet aber letztendlich formell nichts anderes, als jedes Verkehrsunternehmen mit seinem öffentlichen Nahverkehrsangeboten auch. Die Finanzbe-

hörden lehnen daher die steuerliche Begünstigung von Bürgerbusvereinen ab. In diesem Sinne gibt es auch ein Schreiben aus dem Finanzministerium, in dem die ablehnende Haltung ausführlich begründet wird, was zuletzt 2012 von der Finanzministerkonferenz der Länder bestätigt wurde.

Ist der Bürgerbusverein steuerpflichtig?

Der Bürgerbusverein ist steuerpflichtig, wenn er echte Einnahmen hat. Dazu gehören Fahrgeld- und Werbeeinnahmen, auch die Schwerbehindertenerstattung gehört dazu. Nach aktueller Auskunft der Oberfinanzdirektion Münster in Abstimmung mit dem Finanzministerium zählt auch die Organisationspauschale des Landes zu dem steuerpflichtigen Einkommen. Da diesem Zuschuss allerdings immer zwangsläufig Ausgaben in entsprechender Höhe gegenüberstehen, schließlich muss das Geld immer im laufenden Jahr ausgegeben oder später zurück gezahlt werden, hat diese Steuerpflicht keine finanziellen Auswirkungen.

Für die Fahrkarteneinnahmen muss 7 % und für die Werbeeinnahmen 19 % Mehrwertsteuer abgeführt werden. Andererseits ist der Verein selbstverständlich auch in der Lage Vorsteuer geltend zu machen. Da zwischenzeitlich die Umsatzsteuererklärung online erfolgen kann, hält sich der Aufwand in Grenzen.

Der Bürgerbusverein ist auch Körperschaftssteuerpflichtig, wobei hier auf das Einkommen ein Freibetrag von derzeit 3.835 Euro anzurechnen ist.

Grundsätzlich hat es sich bewährt, Kontakt mit dem Finanzamt aufzunehmen, um sich beraten zu lassen. Viele Vereine übergeben die Buchführung an eine Steuerberatung, damit hier auch die klare Abgrenzung zwischen ideellem Bereich (Bsp. Mitgliedsbeiträge, Spenden etc.) durchgeführt wird.

Soweit die finanzielle Abwicklung der Betriebskosten über das Verkehrsunternehmen abgewickelt wird und der Bürgerbusverein lediglich die Fahrgeldeinnahmen weitergibt, entsteht keine Steuerpflicht.

Wieso kauft das Verkehrsunternehmen den Bürgerbus?

Nach deutschem Personenbeförderungsrecht ist nur ein Verkehrsunternehmen mit der entsprechenden Fachkunde und Zuverlässigkeit berechtigt, öffentlichen Personenverkehr durchzuführen. Da das Unternehmen die verkehrliche Verantwortung übernimmt, muss es auch im Besitz des Fahrzeuges sein. Die Verwaltungs-

vorschrift zur Bürgerbusförderung sieht demnach als Zuwendungsempfänger für die Förderung des Bürgerbusfahrzeugs das Verkehrsunternehmen vor, das den Bürgerbus einsetzt. Dass über die Verwendung des Verkaufserlöses oder des Altfahrzeuges über die Regelungen der Verwaltungsvorschrift hinaus derjenige bestimmt, der das Fahrzeug finanziert hat, kann vertraglich noch einmal abgesichert werden.

Wer bekommt den Erlös beim Verkauf des Bürgerbusses?

Wenn ein neuer Bürgerbus mit Fördermitteln angeschafft wird, soll das Altfahrzeug verkauft werden. Der Erlös ist zur Anschaffung des Neufahrzeuges zu verwenden und kommt somit dem zu Gute, der die Fahrzeugkosten tragen muss. Wenn die Kosten des neuen Bürgerbusses geringer sind als Verkaufserlös + Fördersumme, reduziert sich entsprechend der Förderbetrag.

Das Altfahrzeug kann auf Antrag für mindestens zwei Jahre als Ersatzfahrzeug eingesetzt werden. Danach ist der Verkaufserlös frei verfügbar, steht aber natürlich dem zu, der die Kosten der Anschaffung getragen hat. Es ist sinnvoll die Verwendung der Verkaufserlöse frühzeitig vertraglich zu regeln.

Wann kann ein neues Bürgerbusfahrzeug gefördert werden?

Die Zweckbindungsfrist für einen geförderten Bürgerbus beträgt sieben Jahre oder 300.000 km, wenn diese bereits nach fünf Jahren erreicht wurden. Die Frist beginnt mit dem Tag der Zulassung auf den Antragsteller. Der Antrag für die Förderung sollte rechtzeitig zum Ende September gestellt werden, wenn das Ende der Zweckbindungsfrist im folgenden Jahr erreicht wird.

Wie wird die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten erstattet?

Schwerbehinderte mit entsprechendem Ausweis werden im Bürgerbus wie in allen anderen Nahverkehrsmitteln kostenlos befördert. Die Fahrgeldausfälle werden von der Bezirksregierung erstattet. Dies geschieht über das betreuende Verkehrsunternehmen, das der Bezirksregierung den prozentualen Anteil der beförderten Schwerbehinderten im vergangenen Wirtschaftsjahr mitteilt und die Erstattung für diesen Anteil erhält. Die Höhe des Anteils wird durch Stichprobenzählungen für

alle Linien des Verkehrsunternehmens ermittelt und durch einen Wirtschaftsprüfer testiert. Dieser Anteil liegt in der Regel zwischen 9 und 12 %. Dem Bürgerbusverein wird ein entsprechender Anteil zu den Fahrgeldeinnahmen zugerechnet. Das Antrags- und Bewilligungsverfahren ist jedoch langwierig, so dass die Mittel oft erst im übernächsten Jahr zur Verfügung stehen. Allerdings kann auf Antrag vorab ein Abschlag ausgezahlt werden.

In vielen Bürgerbussen werden prozentual erheblich mehr Schwerbehinderte befördert, als in den übrigen Linien des Verkehrsunternehmens. Dem Verein gehen dann bei der üblichen Berechnungsweise Gelder verloren. Eine separate Ermittlung des Schwerbehindertenanteils würde normalerweise jedoch teure Testate erfordern, wodurch der Vorteil wieder verloren geht. Durch einen Erlass des NRW-Sozialministeriums vom 28.08.2008 wurde bestimmt, dass bei Bürgerbuslinien auf die Vorlage der Testate verzichtet werden kann, wenn die im Einzelfall zustehende Erstattung 15.000 € im Jahr nicht übersteigt. Dies ist regelmäßig der Fall. Der Prozentsatz der beförderten Schwerbehinderten wird durch die Vollerhebung sämtlicher zahlender und nicht zahlender Fahrgäste im Bürgerbus erfasst. Die Höhe der Fahrgeldeinnahmen des Bürgerbusvereins, von denen durch den Prozentsatz der Schwerbehinderten der zu erstattende Betrag ermittelt wird, muss durch eine geeignete Stelle der jeweiligen Kommune (z.B. örtliches Rechnungsprüfungsamt) oder durch das die Bürgerbuslinie betreuende Verkehrsunternehmen bestätigt werden.

Wie wird die Ökosteuer erstattet?

Nach § 56 Absatz 1 Nr. 2 Energiesteuergesetz wird für Kraftfahrzeuge im Linienverkehr eine (allerdings nicht sehr große) Entlastung von der Mineralölsteuer gewährt. Dazu ist ein Antrag beim zuständigen Hauptzollamt zu stellen. Die Informationen dazu, Adressen und Formulare sind im Internet zu finden unter www.zoll.de. Unter dem Pfad „Service/Formulare und Merkblätter“ können die Vordrucke 1121 und 1124 aufgerufen werden, die für den Antrag erforderlich sind.

Soweit die wirtschaftliche Abwicklung vom Verkehrsunternehmen übernommen wird, sollte die Steuererstattung von da beantragt werden und in der Jahresabrechnung enthalten sein.

Wie sind die Bürgerbusfahrer versichert?

Auch wenn der Bürgerbusfahrer ehrenamtlich und ohne Entgelt tätig wird, ist er berufsgenossenschaftlich gegen Unfallschäden versichert und wird wie Berufsbushalter behandelt. Zuständig ist die Berufsgenossenschaft des betreuenden Verkehrsunternehmens oder die Verwaltungs-BG mit Hauptsitz in Hamburg.

Die Versicherungsprämie ermittelt sich nach einem festgelegten Berechnungsschlüssel aus einem fiktiven Entgelt auf Basis der Jahresbetriebsstunden des Bürgerbusses. Allerdings deckt die Berufsgenossenschaft nur Unfallfolgen ab, die sich aus der Fahrtätigkeit einschließlich der Wege zur oder von der „Arbeit“ ergeben. Andere Vereinstätigkeiten sind durch eine Landesunfallversicherung abgedeckt, bei der man sich nicht anmelden oder registrieren muss.

Wofür muss der Vorstand haften?

Der eingetragene Verein haftet grundsätzlich zwar nur mit dem Vereinsvermögen, im Zweifelsfall könnte aber doch auf das Privatvermögen des Vorstandes durchgegriffen werden. Dies betrifft jedoch nicht den Bürgerbusbetrieb, sondern nur Vereinstätigkeiten, die außerhalb des Betriebes liegen, also z.B. Veranstaltungen, Anschaffungen für den Verein oder ähnliches. Für den Bürgerbusbetrieb wird eine Haftungsfreistellung durch das betreuende Verkehrsunternehmen im Rahmen der Betriebshaftpflicht vereinbart. Dadurch wird die Betriebshaftpflichtversicherung des Verkehrsunternehmens auf den Bürgerbusbetrieb ausgedehnt. Dies gilt natürlich nicht bei vorsätzlichen oder strafbaren Handlungen.

Der Vorsitzende des Bürgerbusvereins kann auch dafür verantwortlich gemacht werden, wenn ein Fahrer ohne gültige Fahrerlaubnis im Bürgerbus eingesetzt wird.

Einige Bürgerbusvereine haben eine Vereinshaftpflichtversicherung abgeschlossen. Da eine solche Versicherung auf die Risiken des jeweiligen Vereins abgestimmt sein sollte, empfiehlt sich eine individuelle Beratung durch einen örtlichen Versicherungsvertreter.

Die Bürgerbusse in NRW

Alle auf einen Blick:

	Bürgerbus	Betriebsbeginn
1	Heek/Legden	4. März 1985
2	Heimbach	29. September 1986
3	Emmerich	11. November 1986
4	Vreden	9. Februar 1987
5	Schalksmühle	21. November 1988
6	Kalletal	25. September 1989
7	Kierspe	11. Mai 1994
8	Espelkamp	10. Januar 1995
9	Plettenberg	15. Mai 1995
10	Kevelaer-Twisteden	2. Mai 1996
11	Neuenrade	20. Mai 1996
12	Langenberg	11. November 1996
13	Nachrodt-Wiblingwerde	2. Dezember 1996
14	Halver	1. März 1997
15	Wipperfürth	14. April 1997
16	Bad Driburg	2. Juni 1997
17	Odenthal	23. Juni 1997
18	Ennepetal	4. August 1997
19	Lindlar	22. September 1997
20	Menden	1. November 1997
21	Hemer	17. November 1997
22	Linnich	1. März 1998
23	Kreuztal	2. März 1998
24	Fröndenberg	30. März 1998
25	Sundern	6. April 1998
26	Werdohl	23. April 1998
27	Eslohe	3. August 1998
28	Olfen	26. Oktober 1998
29	Hünxe	18. April 1999
30	Altena	1. August 1999
31	Kürten	2. August 1999
32	Kevelaer-Kervenheim	23. August 1999
33	Kevelaer-Wetten	23. August 1999
34	Kevelaer-Winneendonk	23. August 1999
35	Tönisvorst	20. Dezember 1999

	Bürgerbus	Betriebsbeginn
36	Alpen	14. Februar 2000
37	Fliesteden	13. Mai 2000
38	Spenge	23. September 2000
39	Neviges-Tönisheide	1. März 2001
40	Mehr-Niel-Zyfflich (Kranenburg)	4. März 2001
41	Sonsbeck	5. März 2001
42	Bad Laasphe	11. Juni 2001
43	Wermelskirchen	24. August 2001
44	Lügde	1. Oktober 2001
45	Schwalmtal	10. Dezember 2001
46	Kettwig	17. Mai 2002
47	Werther	27. Mai 2002
48	Balve	2. November 2002
49	Leichlingen	25. November 2002
50	Westerkappeln	16. Dezember 2002
51	Anrath	1. Dezember 2003
	(Rheurd, zum April 2006 eingestellt)	5. Januar 2004
52	Radevormwald	1 Juni 2004
53	Nümbrecht	12. Juli 2004
54	Rhede	6. September 2004
55	Schmallenberg	1. November 2004
	(Wachtendonk, zum Ende 2006 eingestellt)	29. November 2004
56	Remscheid	13. Dezember 2004
57	Neunkirchen-Siegerland	10. Januar 2005
58	Hattingen	1. Februar 2005
59	Loikum-Wertherbruch	29. April 2005
60	Burscheid	2. Mai 2005
61	Essen-HMR	15. August 2005
62	Herscheid	1. Oktober 2005
63	Uedem	12. Dezember 2005
64	Engelskirchen	4. April 2006
65	Südlohn-Öeding	29. Mai 2006
66	Erndtebrück	29. Mai 2006
67	Wenden	3. Juli 2006
68	Nordkirchen-Südkirchen-Capelle	4. September 2006
69	Ascheberg	28. September 2006
70	Wuppertal-Ronsdorf	16. Oktober 2006
	(Versmold, in 2013 eingestellt)	1. Dezember 2006

	Bürgerbus	Betriebsbeginn
72	Wetter (Ruhr)	1. Februar 2007
73	Willich	26. März 2007
74	Schüttorf-Ohne-Wettringen	2. Mai 2007
75	Hilchenbach	12. Mai 2007
76	Burbach	6. August 2007
77	Lohmar	24. September 2007
78	Emsdetten	18. Dezember 2007
79	Finnentrop	9. Februar 2008
80	Netphen	26. April 2008
81	Warburg	26. Juni 2008
82	Mehrhoog	23. August 2008
83	Nottuln/Havixbeck	1. Oktober 2008
84	Brilon	22. November 2008
85	Much	11. Mai 2009
86	Overath	24. September 2009
87	Cronenberg	6. Oktober 2009
88	Bestwig	26. Oktober 2009
89	Hoetmar	12. Februar 2010
90	Korschenbroich	6. April 2010
91	Hückeswagen	2. Juli 2010
92	Marsberg	2. August 2010
93	Hille	2. August 2010
94	Erkrath	30. August 2010
	(Altenbeken, in 2013 eingestellt)	4. Oktober 2010
96	Neunkirchen-Seelscheid	4. Oktober 2010
97	Ochtrup	15. November 2010
98	Reichshof	18. Juli 2011
99	Morsbach	1. August 2011
100	Meschede	26. September 2011
101	Brakel	17. Oktober 2011
102	Steinfurt	1. Dezember 2011
103	Wengern	9. Januar 2012
104	Sorpesee	16. Januar 2012
105	Ruppichteroth	13. Februar 2012
106	Herdecke	14. Mai 2012
107	Lüdinghausen	21. Mai 2012
108	Kirchhundem	4. Juni 2012
109	Styrum	29. Oktober 2012

110	Heiligenhaus	5. November 2012
111	Borken	11. Februar 2013
112	Waldbröl	26. August 2013
113	Wadersloh	4. September 2013
114	Bad Sassendorf	2. Dezember 2013
115	Metelen	3. Dezember 2013
116	Rheinberg	10. März 2014
117	Witzhelden	31. März 2014
118	Warendorf-Nord	12. Mai 2014
119	Wipperfürth (II)	1. Januar 2015
120	Coesfeld	1. April 2015
121	Arnsberg	20. Juli 2015
122	Jülich	2. November 2015
123	Möhnesee	9. November 2015
124	Billerbeck	4. April 2016
125	Gronau + Epe	2. Mai 2016
126	Rösrath	18. Juli 2016
127	Höhendörfer Winterberg	5. Dezember 2016
128	Welper	9. Januar 2017
129	Lichtenau eMobil	24. April 2017
130	Ahaus-Haaksbergen	12. Juni 2017
131	Neuenkirchen	3. Juli 2017
132	Windeck	3. Juli 2017
133	Senden	30. August 2017
134	Haltern am See	4. November 2017
135	Kalkar	14. Mai 2018
136	Brünen	19. August 2018
137	Merfeld-Hausdülmen	8. Oktober 2018
138	Wallenhorst	11. Juni 2019
139	Lienen Glandorf	2. September 2019
140	Schiefbahn	2. September 2019
141	Bönen	7. Oktober 2019
142	Menzelen/Bönning-Rill	2. März 2020
143	Wilnsdorf	29. Juni 2020
144	Reken	28. September 2020