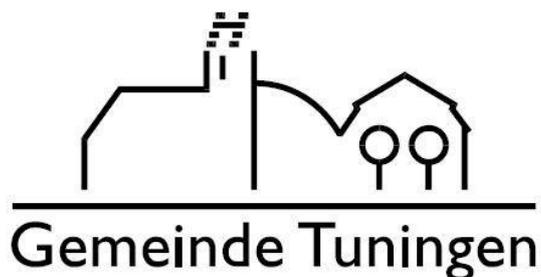




Empfehlungen an den
Gemeinderat zum Thema
Bürger- und Vereinsbus
in Tuningen

Stand 07.11.2018



Inhalt

1	Ausgangslage	1
2	Verlauf des Prozesses	1
3	Praxisbeispiele	2
3.1	Stühlingen-Mauchen	2
3.2	Dauchingen	3
4	Grundlagen	4
4.1	Grundmodelle	4
4.1.1	Bürgerbus	4
4.1.2	Bürgerrufauto	5
4.1.3	Sozialer Bürgerfahrdienst	5
4.2	Personenbeförderungsschein	5
4.3	Rechtliche Basis	6
4.4	Versicherung	7
4.5	Buchungstools	7
5	Empfehlungen	8
5.1	Bürgerbus in Tuningen	8
5.1.1	Einkaufsbus durch Tuningen „Rundbus“	8
5.1.2	Bürgerrufbus für Tuningen	9
5.1.3	Vereinsbus	9
5.2	Ressourcen und Rollen	9
5.2.1	Rolle der Gemeinde	9
5.2.2	Rolle der Vereine	10
5.2.3	Rolle des Familienzentrums	10
5.2.4	Fahrer	10
5.2.5	Kosten und Finanzierung des Busses	10
5.2.6	Fahrzeug	10
5.2.7	Genehmigung	11
5.3	Nächste Schritte	11
6	ANLAGEN	13
6.1	Liste Teilnehmende Spurgruppensitzungen	4
6.2	Ergebnis Umfrage bei Vereinen zu Nutzungsinteresse	4

6.3	Kosten anderer Vereinsbusse Übersicht	5
6.4	Bestellung als ehrenamtlicher Fahrer für die Gemeinde Beispiel Wendlingen	6

1 Ausgangslage

Im Rahmen des durch das Interreg V-Programm Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein geförderten Projekts „Mobilität“ hat sich die Gemeinde Tuningen mit diesem Thema näher auseinandergesetzt. Mit Einbeziehung der Bürgerschaft kam der Wunsch nach einem Ausbau des Mobilitätsangebots vor Ort auf. Ein Ausbau der ÖPNV-Linie ist geplant, es ist noch nicht sicher, wann der neue Fahrplan in Betrieb geht (Zeitraum 2020-2024). Bis zu diesem Zeitpunkt möchte die Gemeinde eine Alternative anbieten.

Bereits im Haushaltsplan von Tuningen vorgesehen ist die Anschaffung eines Busses für Vereine/Gruppen /Kirchen (im Folgenden schreiben wir der Einfachheit halber nur „Vereine“ gemeint sind immer auch Gruppen und Kirchen), beispielsweise ein Neunsitzer. Dieser Bus soll zunächst die Waldtage des Kindergartens ermöglichen. Zusätzlich könnten Vereine diesen Bus für Ausflüge und andere Aktivitäten ausleihen, Schwerpunkt soll dabei die Jugendarbeit sein. Darüber hinaus besteht die Idee, einen Bürgerbus anzubieten, der die Nahverkehrsnachfrage bis zur Ausweitung der offiziellen Linienführung abdeckt.

Dieses Dokument beschreibt zunächst den Prozessverlauf, Best-Practice Beispiele aus anderen Gemeinden und allgemeine Grundlagen mit Vor- und Nachteilen der verschiedenen Modelle. Zum Schluss werden konkrete Empfehlungen und Abwägungen für die Gemeinde Tuningen erläutert. Damit soll dem Gemeinderat eine Unterstützung bei der Entscheidungsfindung der für Tuningen geeigneten Nutzung des Busses gegeben werden.

2 Verlauf des Prozesses

Im Rahmen von mehreren Spurgruppensitzungen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Mitgliedern der Gemeindeverwaltung und des Gemeinderats wurde das Thema „Mobilität in Tuningen“ angegangen. In der ersten Sitzung wurden diesbezüglich Ideen für Mobilitätsangebote, welche den ÖPNV und PKW Verkehr ergänzen, gesammelt. Während die Ideen zum Carsharing, Mitfahrerbank und Lastenfahrräder nicht weiter verfolgt werden sollten, erschienen die Vorschläge Förderung des Mitfahrerangebots, Anschaffung eines Vereinsbusses sowie Betrieb eines Bürgerbusses vielversprechend.

In der darauf folgenden Spurgruppensitzung präsentierte eine Vertreterin eines Nachbarschaftshilfe-Vereins aus Stühlingen-Mauchen ihr Konzept des dortigen Bürgerbusses (vgl. Kapitel 3 „Praxisbeispiele“). Die Mitglieder der Spurgruppe diskutierten das Konzept und kamen zu dem Schluss, dass es wegen der unterschiedlichen bestehenden Infrastruktur nicht genau auf Tuningen anzuwenden ist. Es werden jedoch vielfältige Ideen für die optimale Auslastung eines Tuninger Vereinsbusses gesammelt: Waldtage des Kindergartens, Einkaufsrunden mit Fahrer, Nutzung durch Vereine (z.B. Jugendarbeit Fahrt zu Wettkämpfen), Kinderferienprogramm, Geflüchtete, Ausflüge der Vorschulkinder, Adventskaffee etc.

Um den konkreten Bedarf bei den Vereinen zu ermitteln, wurde eine Umfrage durchgeführt. Diese ergab, dass sich sieben Vereine (Lebenshaus Sozialverein Tuningen, Helferkreis Flüchtlinge, Sportverein Tuningen, Wanderfreunde „Baar“, Kleintierzuchtverein, Schwäbischer Albverein, Tennisverein) vorstellen können, den Bus gegen einen geringen Unkostenbeitrag zu nutzen. Zwei Vereine können sich eine Nutzung eventuelle wenige Male im Jahr vorstellen. Für fünf Vereine ist die Nutzung des Busses nicht interessant, da sie entweder selbst Möglichkeiten zur Personenbeförderung haben oder die Gruppen zu groß für den 9-Sitzer wären. Bei der Angabe der gewünschten Nutzung ist ein vermehrtes Interesse an den Wochenenden im Frühling/Sommer zu vermerken. Diesbezüglich muss eine Lösung für eine faire Zuteilung des Fahrzeugs geschaffen werden.

Kaum ein Verein sieht eine Möglichkeit, dass kleinere Aufgaben für die Instandhaltung des Busses übernommen werden können. Grund dafür sind v.a. mangelndes Fachwissen, körperliche Einschränkungen seitens der Mitglieder oder eine bereits sehr starke Auslastung der Vereinsvorstände.

3 Praxisbeispiele

3.1 Stühlingen-Mauchen

Am zweiten Spurguppentreffen am 12. Juli 2018 stellte Gaby Wiest aus Stühlingen-Mauchen den dortigen JA-Bus (Jung & Alt) vor. Der seit einem Jahr verkehrende Bus erweitert zum einen die ÖPNV Strecke und dient gleichzeitig als Zubringer zu ebendieser. Der Bus dient hauptsächlich als Bus für Fahrten zum Kindergarten und zu der Grundschule. Zusätzliche Fahrten führen wöchentlich zum Senioren-Mittagstisch und monatlich zu einem Senioren Kaffee-Nachmittag. Darüber hinaus können Privatpersonen den Bus ohne Fahrer ausleihen (8 Euro pro Stunde, 30 Cent pro gefahrenen Kilometer). Einmal in der Woche gibt es eine feste Linie, die Senioren oder anderweitig eingeschränkte Personen bei Einkäufen, Arztbesuchen und ähnlichem unterstützen sollen. Durch Spenden und Zuschüsse kann der Verein seine Ausgaben ausgleichen und den Fahrern eine Aufwandsentschädigung zahlen, erwirtschaftet jedoch keinen Gewinn.



Gaby Wiest aus Stühlingen-Mauchen mit ihrem Bürgerbus zu Gast in Tuningen bei der Spurgruppe. Foto: translake GmbH

3.2 Dauchingen

Die Gemeinde Dauchingen verfolgt aktuell zwei verschiedene Mobilitätsprojekte: den Seniorenbus und das interkommunale Projekt „Spurwechsel“.

Seniorenbus

Seit April 2018 erweitert der Seniorenbus das Verkehrsangebot in Dauchingen. Der Bus bietet Platz für acht Fahrgäste und verkehrt drei Mal in der Woche für je zwei Stunden; auch während der Schulferien, jedoch nicht an Feiertagen. Die Gemeinde, die auch Träger des Busses ist, möchte den Senioren damit die alltäglichen Einkäufe erleichtern. Angeboten werden zwei Mal wöchentlich Fahrten zum örtlichen Supermarkt sowie einmal in der Woche Fahrten zum Schwarzwald-Baar-Center in Villingen-Schwenningen. Derzeit gibt es zehn Fahrer. Einer agiert dabei als Springer in Notfällen, die anderen neun teilen die Fahrten unter sich auf. Dabei ist jeder Fahrer alle drei Wochen für je eine Schicht von zwei Stunden eingeteilt. Da die Fahrer ehrenamtlich fahren und keine Gewinne erzielt werden, ist keine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz notwendig.

Spurwechsel

Gemeinsam mit den Nachbargemeinden Deißingen und Niedereschach ist Dauchingen Teil des Projektes „Spurwechsel“. Mithilfe einer Förderung des Landes hat jede der drei Gemeinden ein E-Auto angeschafft. Dieses kann jeder in den Gemeinden, der im Besitz einer Fahrerlaubnis ist, kostengünstig für bis zu 24 Stunden am Stück mieten. Die Vermietung und Abrechnung wird über das Rathaus geregelt.

Zusätzlich dazu gibt es das Angebot eines Fahrdienstes. Wer nicht mehr Autofahren kann oder will kann diesen kostenlos nutzen. Ein Fahrtwunsch muss frühzeitig angemeldet werden. Die ehrenamtlichen Fahrer holen die Passagiere zu Hause ab und bringen sie nach der Fahrt wieder dorthin zurück. Die Entfernung zum Zielort ist dabei auf höchstens 15 Kilometer begrenzt.



Quelle: <https://www.nq-online.de/images/artikelimages/40909.jpg>



Quelle: <https://www.schwarzwaelderbote.de/media.media.beeec90e-9a12-413b-8d89-90b5d2f4d8d4.original1024.jpg>

4 Grundlagen

4.1 Grundmodelle

Das Land Baden-Württemberg hat gemeinsam mit dem Landesverband proBürgerBus (NVBW) drei Grundmodelle des Bürgerbusses festgestellt. Diese lassen sich flexibel an die Gegebenheiten vor Ort anpassen und abändern.

4.1.1 Bürgerbus

In der Kernidee entspricht ein Bürgerbus einem Linienbus jedoch mit kleinem Fahrzeug. Dieser hält an festen Haltestellen und folgt einem festen Fahrplan. Eine Kooperation oder zumindest eine starke Abstimmung mit Verkehrsunternehmen ist üblich. Die barrierefreien Autos bieten Platz für bis zu acht Fahrgäste und erheben einen festen Fahrpreis.

Bürgerbusse können des Weiteren auf zwei Arten umgesetzt werden: Innerhalb und außerhalb des ÖPNV.

Innerhalb des ÖPNV

Wenn die Kriterien des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eingehalten werden, dürfen Fahrpreise bis zur Höhe des ortsüblichen Verbundtarifs erhoben werden. Durch die Möglichkeit eines wirtschaftlich lohnenden Betriebs ist diese Art des Bürgerbusses eher auf eine dauerhafte Nutzung über viele Jahre hinweg angelegt. Das Land Baden-Württemberg unterstützt diese Art der ÖPNV-Ergänzung finanziell im Rahmen von Fördermaßnahmen. Im Gegenzug ist diese Gestaltung mit verschiedenen Auflagen verbunden. Zum einen ist eine Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben der örtlichen Buslinien erforderlich. Die Fahrer, die in diesem Modell in einer festen Linie fahren, benötigen darüber hinaus einen Führerschein zur Fahrgastbeförderung (vgl. Kapitel 4.2).

Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr (§ 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG) mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist gemäß § 12 Abs. 5 Satz 1 PBefG spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Genehmigungszeitraums zu stellen.

Außerhalb des ÖPNV

Die Erhebung eines Fahrpreises ist bei dem Modell in der „genehmigungsfreien Nische“ nicht gestattet. Die Annahme von freiwilligen Spenden und geringfügigen Unkostenbeiträgen hingegen sind erlaubt. Diese Art des Bürgerbusses fährt zumeist vollflexibel und kann die Zielgruppe der Fahrten frei bestimmen. Zu einer Abstimmung mit Verkehrsbetrieben wird zwar geraten, diese ist jedoch genauso wenig erforderlich wie ein Führerschein zur Fahrgastbeförderung.

Vergleich der Möglichkeiten Inner- und Außerhalb des ÖPNV

	Bürgerbus im ÖPNV	Bürgerbus in „genehmigungsfreier Nische“
Betriebsform	Tarif- und Beförderungsbestimmungen erforderlich Linienverkehr nach festem Fahrplan oder auf Vorbestellung	Meist vollflexibel, eigener Fahrplan möglich
Fahrpreis	Ja	Nein, nur auf Spendenbasis
Abstimmung mit Verkehrsunternehmen	Erforderlich (Einordnung in System der Konzessionen)	Nicht erforderlich aber sinnvoll
Führerschein zur Fahrgastbeförderung	Erforderlich	Nicht erforderlich
Haltestellen	An Fahrplan und Haltestellen gebunden, Halten auf Zuruf oder nach Hause fahren von Fahrgästen nicht möglich (Versicherungsschutz gefährdet)	Nicht gebunden, Wink und Zustieg sowie außerplanmäßiger Zu-/Ausstieg möglich
Ausfall des Busses	Ersatzverkehr muss gesichert sein	Kein Ersatz im Notfall notwendig

4.1.2 Bürgerrufauto

Ein Bürgerrufauto ergänzt den örtlichen ÖPNV und fährt räumlich und zeitlich vollflexibel im Bedienungsgebiet. Dabei wird zum einen darauf geachtet, dass möglichst mehrere Fahrten in einer Tour gefahren werden können und zum anderen, dass Parallelfahrten mit dem bestehenden ÖPNV vermieden werden. Bürgerrufautos finanzieren sich entweder über Spenden, beziehungsweise einem Beitrag zu den Betriebskosten oder über Tickets zum Tarif. Für letztere Möglichkeit ist jedoch eine Genehmigung erforderlich.

4.1.3 Sozialer Bürgerfahrdienst

Der soziale Bürgerfahrdienst kann in dafür vorgesehenen Fahrzeugen erfolgen, aber auch in privaten PKW der Fahrerinnen und Fahrer. Der Dienst ist Teil der Nachbarschaftshilfe und klassischerweise für Bedürftige und bestimmte Zwecke gedacht. Zeitlich und räumlich ist der Dienst vollflexibel einsetzbar, jedoch stets abhängig von der Verfügbarkeit der Fahrenden. Aus diesem Grund ist eine frühzeitige Anmeldung des Bedarfs erforderlich. Ein Zwang zur Abstimmung mit dem übrigen ÖPNV besteht nicht. Üblicherweise richtet sich der soziale Bürgerfahrdienst an mobil eingeschränkte Kunden wie beispielsweise Seniorinnen und Senioren. Feste Fahrpreise werden nicht erhoben, Spenden oder Beiträge zu den Betriebskosten sind jedoch möglich.

4.2 Personenbeförderungsschein

Wenn der Bürgerbus nach dem PBefG verkehrt ist ein Führerschein zur Fahrgastbeförderung notwendig. Voraussetzungen für diesen sind ein Mindestalter von 21 Jahren, ein ordentliches polizeiliches Führungszeugnis sowie die Durchführung eines Sehtest und eine gesundheitliche Untersuchung.

Eine zusätzliche Prüfung muss nicht abgelegt werden. Die Kosten für einen solchen Führerschein betragen rund 200 €, wobei er alle fünf Jahre durch Wiederholung der Gesundheitsprüfung verlängert werden kann. Eine Altersobergrenze gibt es in Baden-Württemberg derzeit nicht.

Sofern der Bürgerbus in der genehmigungsfreien Nische verkehrt ist für die Fahrerinnen und Fahrer lediglich ein Führerschein der Klasse B oder der alten Klasse 3 notwendig. Eine regelmäßige Gesundheitskontrolle ist hierbei nicht verpflichtend, jedoch aus Verantwortung gegenüber den Fahrgästen durchaus sinnvoll.

4.3 Rechtliche Basis

Für die Rechtsträgerschaft von Bürgerbussen gibt es prinzipiell drei Möglichkeiten: Die Gründung eines Bürgerbusvereins, ein bereits bestehender Verein übernimmt die Trägerschaft oder die Kommune tritt als Träger ein.

Bürgerbusverein

Die Gründung eines Bürgerbusvereins ist in Deutschland am geläufigsten. Der satzungsmäßige Zweck des eingetragenen Vereins ist dabei die Durchführung des Bürgerbusverkehrs. Die Aktiven sind dabei die Mitglieder und zahlen keinen Beitrag. Weitere Mitglieder mit Förderbeiträgen, beispielsweise die Gemeinde, können aufgenommen werden. Vorlagen für geeignete Satzungen sind im Internet bereitgestellt.

(<https://www.nah.sh/assets/Projekte/Buergerbus/2016-11-28-Buergerbus-Vereinssatzung-web.pdf>)

Bestehender Verein als Träger

Ein bestehender Verein kann die Trägerschaft des Bürgerbusses übernehmen. Dabei ist zu überlegen, ob die Gemeinnützigkeit des Vereins erhalten bleiben kann. Bürgerbusvereine sind generell nicht als gemeinnützige Vereine eingestuft. Der Verein kann jedoch weiterhin gemeinnützig sein, wenn er finanziell nur als Durchlaufstelle fungiert und alle Einnahmen und Ausgaben an die Stadt weitergeleitet werden. Allerdings muss dann auch für alle anfallenden Kosten, wie beispielsweise Reparaturen, die Stadt gefragt werden. Die Gemeinde agiert dann als Fahrzeughalter und Kostenträger für die Wartung, Versicherung, Fahrplandruck, etc. Der Betrieb des Bürgerbusses sowie die Öffentlichkeitsarbeit liegen bei dem Verein. Dabei muss aus der Satzung erkenntlich sein, dass der Bürgerbus nicht den Hauptzweck des Vereins darstellt, sondern gemeinnützige Aktivitäten im Fokus liegen.

Kommune als Träger

Um ein Projekt schneller starten zu können übernimmt häufig die Kommune zunächst die Trägerschaft des Busses. Die ehrenamtlich Aktiven handeln dabei auf der Grundlage von dokumentierten, kommunalen Beschlüssen als „Helfer“ im Auftrag der Kommune. Sinnvoll kann sein, für die Koordination der Fahrten einen Mini-Job zu schaffen. Zusätzlich fallen für einen Verantwortlichen auf der Gemeinde je nach Auslastung des Busses 3-6 Wochenstunden an zusätzlichem Aufwand für die Koordination mit den Aktiven, die Wartung und als Ansprechpartner bei Fragen an. Mögliche Einnahmen und Ausgaben des Bürgerbusses sind Teil des kommunalen Haushaltes.

4.4 Versicherung

Bei der Versicherung müssen verschiedene Bereiche abgedeckt sein: Schutz der Fahrgäste bei Unfällen, Schutz des ehrenamtlichen Fahrpersonals bei Arbeitsunfällen und bezüglich Haftungsrisiken, Haftung des Rechtsträgers und der Versicherungsschutz für das Fahrzeug. Der passende Versicherungsschutz hängt stark von der gewählten Rechtsform und dem Rechtsträger des Bürgerbusses ab.

Wenn die Fahrer als ehrenamtliche Fahrer der Gemeinde bestellt werden, so sind sie versichert (z.B. auch auf dem Hin- und Rückweg zum Bus). In dieser Bestellung kann auch von beiden Seiten unterschrieben werden, dass der Fahrer nur mit gültigem Führerschein, gesundheitlicher Fitness und nicht alkoholisiert fahren darf. Ein Beispiel aus Wendlingen für diese Bestellung ist im Anhang zu finden.

Haftpflichtversicherung

Bei der Versicherung ist darauf zu achten, dass keine Beschränkung hinsichtlich des Kreises der Mitfahrenden besteht. Sinnvoll ist eine Haftpflichtversicherung für sonstige Haftpflichtrisiken der Fahrer*innen. Teilweise kann diese von der privaten Haftpflichtversicherung bereits abgedeckt sein, dies ist im Einzelfall zu prüfen. Bei der Kfz Haftpflichtversicherung muss angegeben werden, dass mit dem Bus Personen befördert werden.

Unfallversicherung

Sollte der Bus ohne eigenen Bürgerbusverein um Auftrag der Kommune tätig sein, so ist die Unfallkasse Baden-Württemberg zuständig. Im Falle eines Bürgerbusvereins muss sich dieser selbst versichern, kann dabei jedoch sehr günstige Konditionen erhalten (ab rund 10 € pro Jahr pro Mitglied).

4.5 Buchungstools

Damit sowohl die Träger des Busses, als auch die Bürger wissen, wann der Bus für eine Buchung verfügbar ist, ist ein möglichst simples jedoch gut funktionierendes Tool zur Organisation der Busvermietung nötig. Hierbei ergeben sich je nach gewünschter Nutzung verschiedene Alternativen.

Speziell für das Modell des Bürgerrufautos entwickelte das Land Baden-Württemberg das Planungstool „S. RufMobil“. Dabei handelt es sich um einen Service, der über das Internet bedient wird. Fahrtwünsche können über ein Internetformular oder das Telefon geäußert werden. Über eine Kalenderansicht werden dann der Fahrplan sowie der Fahrpreis erstellt. Außerdem kann das Planungstool einzelne Fahrten miteinander verknüpfen und über geeignete ÖPNV Alternativen informieren. Für das Tool fallen neben der Registrierungsgebühr von 100 € zusätzlich jährliche Gebühren von 100 € an.

Für den Fall, dass der Fahrdienst nicht im Vordergrund des Projekts steht, sondern der Bus vermehrt vermietet wird oder eine feste Route fährt, bieten sich andere Planungstools an.

Eine Möglichkeit besteht darin, ein Outlook- oder Google Mailkonto mit dem Terminkoordinierungstool Doodle zu verknüpfen. Der Kalender kann dann entsprechend auf der Homepage veröffentlicht werden. Jeder Besucher der Seite kann dann einsehen, wann der Bus belegt ist, und wann

eine Buchung noch möglich wäre. Dabei ist eine Anonymisierung der Buchenden möglich. Terminanfragen können dann online oder per Telefon gestellt und bestätigt werden.

Ein entsprechendes Modell ergibt sich durch die Veröffentlichung eines Maillenders (z.B. Outlookkalender). Auch hier ist die Belegung einsehbar. Eine Buchungsanfrage kann per Mail oder Telefon erfolgen und wird dann in den Kalender eingepflegt.

5 Empfehlungen

5.1 Bürgerbus in Tuningen

Ein Bürgerbus allgemein steht, wenn nicht anders vorgegeben, allen Bürgern einer Gemeinde zur Verfügung. Je nach Bedarf kann er aber auch bestimmten Zwecken zugeschrieben werden. In Tuningen bieten sich mehrere Nutzungen an, um den Bedarf der Tuningerinnen und Tuningern angemessen abzudecken und den Bus gut auszulasten:

- Nutzung als Einkaufsbus mit Route durch Tuningen an einem halben Tag in der Woche,
- Nutzung als Bügerrufbus mit Fahrer und Vorbestellung für individuelle Fahrten,
- Nutzung durch den Kindergarten an bestimmten Vormittagen der Woche um zum Waldtag zu fahren,
- Nutzung als Vereinsbus.

5.1.1 Einkaufsbus durch Tuningen „Rundbus“

Ein Einkaufs- oder Rundbus ist grundsätzlich für alle Bürger zugänglich. Dennoch sollte das Hauptaugenmerk auf Menschen mit eingeschränkter Mobilität liegen. Diesen soll mit Hilfe des Busses die Möglichkeit gegeben werden, Einkäufe und Besorgungen für den alltäglichen Bedarf im Ort zu erledigen. Hierfür soll eine Buslinie entstehen, welche die wichtigsten Punkte in Tuningen abfährt. Dazu können der Nahkauf, Netto, Apotheke, Bäcker/Metzger, Friedhof, Physiotherapie etc. zählen. Zudem ist wichtig, dass der Bus die Bürger nah an ihrem Wohnort abholt. Beispielsweise könnte dieser Rundbus einmal in der Woche für ein paar Stunden, am besten am späten Vormittag/frühen Nachmittag, eine solche Linie fahren.. Zusätzlich muss ein Fahrplan erstellt werden, der so getaktet ist, dass die Nutzer an einem Ort aussteigen können um ihre Besorgungen zu machen und nach angemessener Zeit wieder mit dem Bus zurück fahren können. Eine Runde sollte nicht mehr als eine Stunde dauern. Nach Möglichkeit kann der Bus innerhalb der Strecke und wenn es dadurch zu keinen größeren Verzögerungen kommt, zwischen den Haltstellen halten – „Wink und Zustieg“.

Die Höhe der Fahrtkosten werden vom gewählten Grundmodell des Bürgerbusses bestimmt. Wird im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes gefahren, darf ein Fahrpreis festgesetzt und verlangt werden. Wird außerhalb dieses rechtlichen Rahmens gefahren, darf kein fester Betrag erhoben werden. Lediglich Spenden auf freiwilliger Basis sind dann möglich.

Herr Schuster vom Verein Pro Bürgerbus rät allerdings dazu die Testphase zu nutzen um z.B. den richtigen Wochentag zu erproben und nicht grundsätzlich das Angebot auf den Prüfstand zu stellen. Bis eine Veränderung beim Verhalten (Nutzung des Busses statt z.B. sich von Angehörigen fahren zu

lassen) geschieht, vergeht Zeit. Er empfiehlt nach drei Jahren eine Zwischenbilanz mit Bericht in den Gemeinderat zu machen

5.1.2 Bügerrufbus für Tuningen

Bei einem Bügerrufbus kann der Bus plus Fahrer vorab, mit einhalten einer bestimmten Frist (zum Beispiel 2 Tage vorher), gebucht werden. Dafür sollte es jemand Zuständigen geben, der Buchungswünsche am Telefon entgegennimmt, sowie aus online eingehenden Anfragen per Mail oder Buchungstool, einen Fahrplan erstellt. Bei solch einem Bus ist es wichtig die Fahrten, Fahrwege sowie Fahrzeit klar einzugrenzen, um für alle Nutzer gerecht zu bleiben und auch das Engagement der Fahrer nicht auszunutzen. Als Hauptnutzer könnten vor allem ältere und in der Mobilität eingeschränkte Personen gesehen werden, die nicht mehr in der Lage sind selber Auto zu fahren oder den Bus zu nutzen. Sie würden mit dem Bus in die umliegenden Orte zu den Fachärzten oder ins Krankenhaus gefahren werden. Auch hierfür sollte es eine Testphase geben, in der an einem Tag in der Woche der Bus zur Buchung zu Verfügung steht. Mit der Bezahlung verhält es sich hier wie bei einem Rundbus, der außerhalb des ÖPNV fährt: Spenden oder Beteiligung an den Betriebskosten.

5.1.3 Vereinsbus

Mit der Anschaffung eines Busses sollte vor allem auch der Bedarf der Vereine und Kirchen gedeckt werden. Er wird für Ausflüge, Auswärtsspiele oder Versammlungen zur Verfügung gestellt. Da der Hauptbedarf der Vereine an den Wochenenden sein wird, muss zunächst ein Nutzungsplan des Busses erstellt werden, anhand von dem man dann sehen kann wann welcher Verein den Bus gerne nutzen würde und in welcher Regelmäßigkeit das wäre. Alle Vereine sollten den gleichen Anspruch auf den Bus haben, beziehungsweise könnte falls dies gewünscht ist einer Nutzungen für die Jugendarbeit Vorrang eingeräumt werden. Um bei der Nutzung fair zu bleiben könnte eine Quote eingeführt werden, die nur überschritten werden kann, wenn kein anderer Verein Bedarf hat.

Zusätzlich wird der Kindergarten den Bus an festen Tagen und zu festen Zeiten nutzen, um die Kinder zu den Waldtagen zu bringen und wieder abzuholen.

Bei einem Fahrplan für Rund- und Rufbus muss darauf geachtet werden, dass es zu keinen Überschneidungen mit dem Kindergarten und den Vereinen kommt.

5.2 Ressourcen und Rollen

Um einen Bürgerbus in Tuningen zu realisieren müssen verschiedene Akteure miteinander kooperieren und sich ihrer Rollenverteilung bewusst sein. Unumgänglich sind außerdem gewisse Ressourcen vor allem im finanziellen und personellen Bereich.

5.2.1 Rolle der Gemeinde

Die Gemeinde könnte Träger des Busses werden. Mit ihrem Haushalt können Fahrzeug und Betriebskosten zumindest teilweise finanziert werden. Außerdem sollte sie bei der Entwicklung und Umsetzung des Konzepts praktische Hilfe leisten, indem sie zum Beispiel einen Arbeitsplatz mit entsprechenden Ressourcen zur Organisation des Busses, also Fahrplangestaltung und Telefonzentrale zur Verfügung stellt. Des Weiteren bietet sich an, dass sie als Fahrzeughalter agiert und den Bus gemeinsam mit anderen Gemeindefahrzeugen versichert und warten lässt. Auch die Position als Rechtsträger bietet sich hier an.

5.2.2 Rolle der Vereine

Die Vereine werden hauptsächlich als Nutzergruppe angesehen. Finanziell sollten sie, entsprechend dem Ausmaß, in dem sie den Bus nutzen, beteiligt sein. Möglich wären hier Spenden oder ein festgesetzter Betrag mit dem sie sich an den Betriebskosten beteiligen. Zudem wäre denkbar bestimmten Vereinen verschiedene Rollen, was Wartung und Instandhaltung angeht, zuzuteilen.

5.2.3 Rolle des Familienzentrums

Das Familienzentrum bietet an, sich vor allem zu Beginn um die Betreuung des Busses zu kümmern. Hier würde ein Stellplatz (der allerdings nicht überdacht ist) zur Verfügung stehen, der Schlüssel könnte vom Familienzentrum verwaltet werden. Ob dies eine dauerhafte Lösung darstellt oder ob sich auf Dauer die Gemeinde bzw. ein bereits existierender Verein wie beispielsweise der Sozialverein um diese Aufgaben kümmern soll, muss nach einer Testphase entschieden werden.

5.2.4 Fahrer

Die wichtigste Aufgabe um einen Bürgerbus zu realisieren wird es zunächst sein Fahrer zu finden. Hierfür bietet sich eine Veranstaltung an, an der das Projekt vorgestellt wird. Generell wäre es am besten persönlich auf potenzielle Fahrer zuzugehen. Dafür sollte jedoch vorher geklärt werden, in welcher Häufigkeit, zu welchen Zeiten und in welchem Umfang die Fahrer benötigt werden. Je mehr Fahrer es gibt, desto geringer ist die Belastung der Einzelnen. Die Aufgabe als Fahrer eines Bürgerbusses wird grundsätzlich als ehrenamtliche Leistung angesehen. Es gibt jedoch die Möglichkeit eine Ehrenamtspauschale zu zahlen. Diese liegt bei jährlich maximal 720 Euro und ist steuerfrei (§ 3 Nr. 26 a EStG). Damit die Gemeinde im Fall eines Unfalls abgesichert ist, wird empfohlen vorab eine Art Vertrag mit den Fahrern abzuschließen. Mit diesem verpflichtet sich der Fahrer bei Verlust der Fahrgenehmigung dies sofort der Betriebsleitung zu melden. Ein Beispiel wie so ein Vertrag aussehen kann, befindet sich in den Anlagen.

5.2.5 Kosten und Finanzierung des Busses

Investitionskosten: Dazu zählt an erster Stelle die Anschaffung des Fahrzeuges sowie zusätzliche Ausstattung nach Bedarf. Ebenfalls können Kosten anfallen für die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, Fahrplankästen und Aushänge, Telefon für Büro und Fahrzeug sowie Büroausstattung.

Betriebskosten: Hierzu gehören Kraftstoffkosten, Versicherungen, TÜV, Wartungs- und Pflegekosten.

In Tübingen ist die Anschaffung des Busses schon im Gemeindehaushalt miteingeplant. Weitere Kosten können über Spenden und Sponsoren gedeckt werden. Eine Summe von ca. 10.000 Euro wurde dafür schon gesammelt. Generell bietet sich Sponsoring durch örtliche Unternehmen und Gewerbetreibende an. Auch die Vermietung von Werbeflächen auf dem Bus bietet sich an.

Des Weiteren können Spenden auf freiwilliger Basis von den Fahrgästen gesammelt werden, sowie eine Vereinbarung mit den Vereinen für die Nutzung getroffen werden.

5.2.6 Fahrzeug

Sollte der Bus zur Beförderung von eingeschränkten Personen benutzt werden empfiehlt sich folgende Ausstattung: Treppe und Griffe als Einstiegshilfe, Rampe für Rollstuhlfahrer, Rollstuhlplatz, erhöh-

tes Dach, Kindersitze etc. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden. Anstelle eines Neuwagens ist es nicht unüblich ausgemusterte Fahrzeuge der Caritas oder des DRK zu kaufen.

Weitere nützliche Ausstattungen sind elektronische Türen, die dem Fahrer ein Aussteigen bei jeder Haltestelle ersparen. Abstell- und Befestigungsmöglichkeiten verhindern, dass Einkäufe im Falle einer starken Bremsung durcheinander kommen.

Sinnvoll zur besseren Kommunikation und bei Notfällen ist ein Handy, welches im Bus verwahrt wird. Auch eine für alle Fahrgäste sichtbare Uhr kann nützlich erscheinen.

5.2.7 Genehmigung

Es wurde Rücksprache mit dem Straßenverkehrsamt Schwarzwald-Baar-Kreis gehalten wegen einer Genehmigung des Busses: Sofern für die Nutzung durch die Bürger kein Entgelt sondern lediglich freiwillige Spenden erhoben werden, die Fahrer auf ehrenamtlicher Basis fahren und der Bus nicht die Größe eines Neunsitzers überschreitet wird keine Genehmigung durch das Landratsamt benötigt.

5.3 Nächste Schritte

Um festzustellen, welche Art des Bürgerbusses für Tuningen geeignet ist, hat die Spurgruppe vorgeschlagen, zunächst einmal jeweils an einem Tag in der Woche für einige Stunden einen Rundbus und einen Bürgerrufbus anzubieten. Wichtig ist, dass diese Zeiten regelmäßig angeboten werden, d.h. das hier der Bus nicht für eine Buchung durch Kindergarten und Vereine erfolgen kann.

Entscheidungen des Gemeinderates sind notwendig, z.B. zu folgenden Themen:

- Aufwandsentschädigung Ehrenamtliche
- Ausstattung des Busses (Langer Radstand, hohes Dach)
- Trägerschaft des Busses und Aufgaben der Gemeindeverwaltung
- Kosten für Nutzung des Busses für Vereine

Die Vereine könnten gebeten werden gemeinsam einen Vorschlag für die Nutzungsbedingungen für die Vereine auszuarbeiten. Dabei sollten sie einen Vorschlag erarbeiten, der für die Gemeindeverwaltung einen möglichst geringen Aufwand bedeutet.

Wer tankt den Bus wann? Wie lautet die Regelung wenn sich zwei Vereine bei der Nutzung zeitlich überschneiden? Wann sollte gebucht werden? Bis wann storniert werden? Wie viele Termine darf ich im Vorhinein buchen? Werden Bereiche der Organisation auf Vereine aufgeteilt/freiwillig übernommen? Für was darf der Bus benutzt werden? Wie könnte es funktionieren mit Schlüssel (Aufbewahrung, Übergabe)? Welche Themen sollten wir Vereine noch untereinander klären?

Damit dieser Versuch starten kann, müssen zunächst Fahrerinnen und Fahrer gefunden werden. Die Erfahrung zeigt, dass Mund-zu-Mund-Propaganda und direkte Ansprache wirkungsvolle Mittel der Gewinnung von Ehrenamtlichen sind. Ein unverbindliches Treffen für alle potentiellen Freiwilligen kann über konkretere Inhalte wie beispielsweise den individuellen Zeitaufwand und Entschädigungen informieren.

In einem weiteren Schritt müssen mögliche Nutzergruppen angesprochen und das Projekt bekannt gemacht werden. Bereits informiert sind die meisten Vereine in Tuningen über die Möglichkeit den Bus als Vereinsbus zu mieten. Auch die Nutzung des Busses durch den Kindergarten für Waldtage ist mit den Verantwortlichen besprochen. Insgesamt muss die Anschaffung des Bürgerbusses noch weiter in der Gemeinde verbreitet werden, insbesondere bei mobil eingeschränkten Personen, welchen der Bus als Rufbus oder Linienbus für ihre täglichen Besorgungen und / oder Arztbesuche nutzen könnte.

Mögliche Helferkreis-Veranstaltung

Um den Bürgerbus in Tuningen bekannt zu machen, rentiert sich eine kleine Veranstaltung, in der das Projekt vorgestellt wird und auch gleich mögliche Fahrer angeworben werden können. Für diesen Zweck können Flyer und Infomaterial an die Vereine und Spurgruppe gegeben werden, mit der Bitte diese weiter zu verteilen. Außerdem empfiehlt es sich Werbung im Ort zu machen: Flyer und Poster im Rathaus, Kindergarten, Sitzungssaal Ochsen, Nahkauf, Netto und anderen Geschäften verteilen. Des Weiteren sollten Preetexte an die Neckarquelle, den Schwarzwälder Boten sowie den Tuninger Boten geschickt werden. Es empfiehlt sich die Veranstaltung Anfang nächsten Jahres anzusetzen, wenn das Projekt im Gemeinderat beschlossen und der Bus bestellt wurde.

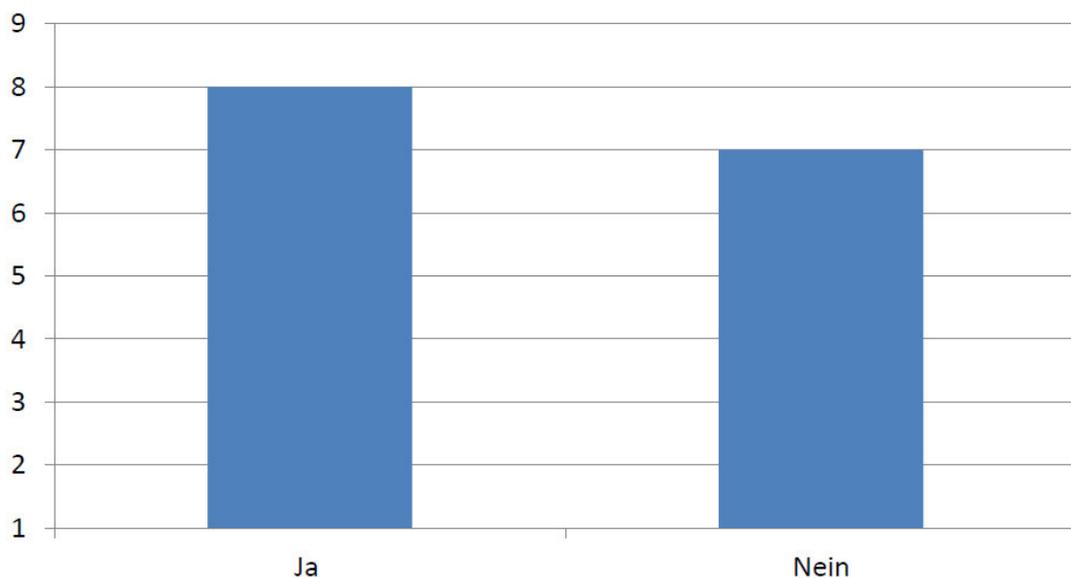
6 ANLAGEN

6.1 Liste Teilnehmende Spurgruppensitzungen

Anrede	Name	Vorname
Herr	Groh	Hanno
Frau	Groh	Barbara
Herr	Britsch	Eckhard
Herr	Eilert	Gerlinde
Frau	Eilert	Reinhold
Herr	Maier	Emil
Frau	Bartmann	Inge
Herr	Müller	Friedbert
Herr	Schneckenburger	Harry
Frau	Petermann	Doris
Herr	Fähling	Rolf
Herr	Gruhler	Michael
Herr	Holtmann	Dieter
Herr	Vosseler	Hans-Ulrich
Herr	Schneckenburger	Bernd
Herr	Glökler	Kurt

6.2 Ergebnis Umfrage bei Vereinen zu Nutzungsinteresse

Wenn die Gemeinde einen Bus (9 Sitzplätze) anschaffen würde, würden Sie diesen gegen die Erstattung eines geringen Teils der Betriebskosten nutzen?



Lebenshaus Sozialverein Tuningen: 1 Mal / Monat für Bürgertreffs, einige Male im Jahr für Ausflüge

Helferkreis Flüchtlinge: 10 Termine für Schwimmtraining, einige Male im Jahr für Ausflüge

Sportverein Tuningen: Am Wochenende zu Auswärtsspielen

Wanderfreunde „Baar“: 3-4 Mal im Jahr samstags zu Wanderausflügen in der Nähe

Kleintierzuchtverein: ~ 4 Mal im Jahr, je 1-2 Tage für Kinderferienprogramm, Ausflüge, Besuch von Ausstellungen

Schwäbischer Albverein: Sonntags, verschiedene Termine. Fahrten zum Start und Zielpunkt der Wanderung

Tennisverein: Fahrten zu Auswärtsspielen, Mai-Juli, Samstags 09:00 – 17:00 Uhr

Evangelische Kirchengemeinde: Sonntagvormittags als Bustransfer zwischen Tuningen und Talheim immer dann, wenn gemeinsame Gottesdienste sind. Dienstagnachmittagen wenn gemeinsamer Seniorennachmittag für Tuningen und Talheim in Tuningen oder Talheim stattfindet

6.3 Kosten anderer Vereinsbusse Übersicht

Verein / Gemeinde	Kosten
Schul- und Sportverein 09 Gingst e. V.	<p>30 € pro Tag 180 € pro Woche</p> <p>In der Gebühr ist eine Kilometerpauschale von 250 km enthalten. Für weitere Kilometer fallen 1 € pro 50 km an</p> <p>Zur Absicherung der Versicherung gilt folgende Regelung: Mitfahrer beteiligen sich wie folgt an der Versicherung:</p> <p>a) außerschulische Nutzung: Pauschale in Höhe von 5,00 € pro Nutzungszeitraum.</p> <p>b) schulische Veranstaltung: Pauschale in Höhe von 1,00 € pro Nutzungszeitraum für Nichtmitglieder.</p> <p>c) Vereinsmitglieder zahlen keine Pauschale</p>
Vereins- und Gemeindebus des Marktes Heroldsberg	<p>0,20 € pro gefahrenen Kilometer. Mindestens jedoch 10,00 € pro Kalendertag</p> <p>Eine Kaution von 150,00 € ist zu hinterlegen.</p> <p>Dies ist als Unkostenbeitrag für die vom Markt Heroldsberg jährlich zu tragenden Betriebskosten zu sehen. Für den Fall, dass die Finanzverwaltung eine Umsatzsteuerpflicht des vereinbarten Entgeltes erkennt, ist der Markt Heroldsberg berechtigt, zusätzlich die gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer in Rechnung zu stellen. Die Kosten für den DIESEL-Treibstoff während der Nutzungszeit gehen zu Lasten des Nutzers.</p>

<p>Vereinsbus des MSV Bautzen 04 e. V.</p>	<p>Für Nicht-Mitglieder: 60,00 € pro Tag ab 2 Tage 40,00 € pro Nutzungstag (inkl. 500 km pro Tag). Je Mehrkilometer : 0,10 € Für Mitglieder: 30,00 € pro Tag ab 2 Tage 20,00 € pro Nutzungstag</p>
<p>SV Sachsenring Hohenstein-Ernstthal e. V.</p>	<p>0,30 € pro gefahrenem km. Wenn die Rückgabe zu spät erfolgt und keine weitere Vermietung erfolgen kann, ist eine Ausfallentschädigung in Höhe von 30,00 € zu zahlen</p>
<p>Bürgermobil der Gemeinde Breitscheid</p>	<p>0,35 € pro gefahrenen Kilometer. Kaution in Höhe von 30,00 € erhoben</p>

6.4 Bestellung als ehrenamtlicher Fahrer für die Gemeinde Beispiel Wendlingen
Als PDF angehängt

