

# **Bürgerbus**

**Reblandgemeinden Zell-Weierbach, Fessenbach, Rammersweier**

## **Konzeption**

(ausgearbeitet von Winfried Rudigier für die Initiative Bürger für Bürger Zell-Weierbach)

Bürger fahren für Bürger - ehrenamtlich. Auf diesen kurzen Nenner können Bürgerbusse gebracht werden. Aber ein Bürgerbuss ist viel mehr. Altenhilfe, kommunikationsplattform, Identifikationsquelle – und fast nebenbei ein verlässliches und günstiges Mobilitätsangebot, dort wo andere nicht fahren können oder wollen. Der Bürgerbus ist ein Fahrzeug, welches vor allem älteren Menschen eine bequeme, zuverlässige und nachhaltige Beförderung ermöglicht.

Dazu bedarf es aus unserer Sicht eines Linienverkehrs nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetze mit Fahrplan und Haltestellen, Fahrern mit Personenbeförderungserlaubnis (PKW im Linienverkehr), eines hellen und freundlichen Ambientes im Fahrzeug und gewisser technischer Mindestanforderungen wie Niederflurigkeit und Seiteneinstieg mit Rampe. Wichtig ist vor allem die weitestgehend selbstständige Teilhabe und Nutzbarkeit für ältere Menschen.

## **1. Planung**

### **1.1 Wo fährt der Bürgerbus?**

Angefahren werden vor allem die hinteren Winkel von Wohngebieten in den Reblandgemeinden Zell-Weierbach, Fessenbach und Rammersweier abseits des Linienverkehrs. Jede Tour beinhaltet eine "Dorfrunde". Das Fahrzeug bietet Platz für acht Fahrgäste, ist behindertengerecht und mit Kindersitzen ausgestattet.

Das Angebot konkurriert nicht mit dem ÖPNV, sondern ergänzt ihn sinnvoll. Der Bürgerbus-Fahrplan enthält mögliche Anschlüsse zum ÖPNV.

### **1.2 Zu welchen Zeiten wird der Bus eingesetzt?**

Der Bürgerbus soll von jeder der 3 genannten Gemeinden an 2 Tagen der Woche genutzt werden. Damit ist eine ganzwöchige Auslastung gewährleistet. Der Einsatz soll außerhalb der Schülerbeförderungszeiten stattfinden um eine Überlastung zu vermeiden. Daher sind folgende Fahrzeiten vorgesehen:

Mo-Sa 9 bis 12 Uhr und 14 bis 17 Uhr. Im Einzelnen werden die Zeiten dem Fahrplan des ÖPNV angepasst um Umsteigemöglichkeiten zu gewährleisten. Für die Verlässlichkeit existiert ein fester Fahrplan, der an den Haltestellen ausgewiesen ist.

### **1.3 Betriebsform – fest oder flexibel**

Der Bürgerbus soll als eine feste Betriebsform installiert werden. Das bedeutet eine sogenannte Verlässlichkeit durch fest installierte Haltestelle mit festgelegten Abfahrtszeiten.

### **1.4 Wer soll den Bürgerbus für was nutzen?**

Der Bürgerbus soll die Barrierefreiheit über den häuslichen Bereich hinaus gewährleisten, sodass für Menschen ohne Fahrmöglichkeit (insbesondere ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen) Mobilität gewährleistet wird. Insbesondere ist hier an Behördengängen, Arztbesuche, Einkaufsmöglichkeiten uva. gedacht.

### **1.5 Wird ein Fahrgeld verlangt?**

Der Fahrpreis ist 50 Cent für Erwachsene und Kinder ab sechs Jahren bewusst niedrig gehalten. Dieser Preis wird für eine einmalige Benutzung ohne Kilometerbeschränkung erhoben. Auf dem Fahrzeug wird Werbefläche zu zusätzlicher Finanzierung zur Verfügung gestellt.

## **2. Was brauchen wir (Ressourcen)?**

### **2.1 Wer fährt den Bürgerbus?**

Der Bürgerbus wird von ehrenamtlichen Fahrern mit Personenbeförderungserlaubnis (PKW im Linienverkehr) nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes mit Fahrplan und Haltestellen gefahren.

### **Wer bezahlt die Kosten für den Personenbeförderungsschein?**

Die Kostenerstattung für den „Personenbeförderungsschein“. Die Fahrerinnen und Fahrer benötigen diesen, um ein Fahrzeug im Linienverkehr steuern zu dürfen. Für den Schein und die dazugehörige Gesundheitsprüfung fallen Kosten zwischen 200 und 400 Euro pro Person an. Diese Ausgaben trägt bei ehrenamtlich tätigen Personen auf Antrag das Land (MVI).

Üblicherweise werden die Kosten von der Kommune (auch Ortsverwaltung) vorgelegt und dann direkt beim MVI (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur) formlos beantragt.

Die Kosten (hierzu gehören die Kosten der notwendigen medizinischen Untersuchung, die Gebühren der Fahrerlaubnisbehörde sowie eventuell für eine Umstellung vom alten FS („grauer Lappen“) auf den europäischen Kartenführerschein) für die hierfür erforderlichen Personenbeförderungserlaubnisse - Fahrerlaubnis zur Beförderung von Personen mit PKW im Linienverkehr - übernimmt auch in 2016 komplett das Land Baden-Württemberg, wenn es sich um sogenannte „große“ Bürgerbusse (8 Fahrgastplätze, barrierefrei, konzessioniert, ehrenamtlich betrieben) handelt. Anträge sind im Nachhinein bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg – NVBW - in Stuttgart zu stellen. Die Kosten für den normalen Führerschein Klasse B werden natürlich nicht übernommen.

## Wie viele ehrenamtliche Personen werden benötigt?

Die Zahl der für einen nachhaltigen und angebotssicheren Fahrbetrieb notwendigen FahrerInnen hängt vom Fahrumfang (Angebotstage und Angebotszeiten) ab. Wir gehen davon aus, dass ein ganzwöchiger Fahrbetrieb (mo-fr/sa) mit insgesamt 10 Schichten/Woche mit rund 30 Fahrern gut gewährleistet werden kann. Ein teilweiser Fahrbetrieb (z.B. an 2 Tagen mit insgesamt 4 Schichten) kann bereits mit 12-15 Fahrern problemlos durchgeführt werden. Wird der Bus an 2 Tagen in der Woche pro Ortsteil betrieben dürften 12 ehrenamtliche Fahrer pro Ortsteil für den Betrieb als ausreichend angesehen werden. Grundsätzlich gilt: je mehr desto besser. Jeder Ortsteil muss für seine Fahrer selbst Sorge tragen.

Für den Einsatz der Fahrer gibt es einen Dienstplan, aus dem im Nachhinein feststellbar ist, wer zu welcher Zeit gefahren ist. Jeder Ortsteil stellt seinen eigenen Dienstplan auf.

Die Ausbildung und Einweisung der Fahrer wird vom Ortsteil Zell-Weierbach übernommen.

## 2.2 Was kosten der Betrieb und die Unterhaltung?

(Hier eine ungefähre Berechnung am Beispiel von Wendlingen)

Diese Kosten sind natürlich auch vom Umfang des Angebots abhängig. Alle folgenden Zahlen sind Netto-Beträge.

Kosten, die in jedem Fall auftreten (nur Kostenpositionen  $\geq$  200 €). Hier am Beispiel von Wendlingen:

- Für die Versicherung des Fahrzeuges müssen Sie mit rund 3.100 € Jahresprämien rechnen. Hier ist der Kommunalrabatt bereits eingerechnet. Sofern ein Busunternehmen den Bürgerbus betreibt, kann hier unter Umständen billiger gefahren werden.
- Öffentliche Linienverkehre sind von der KFZ-Steuer befreit. Hierzu ist beim zuständigen Finanzamt ein entsprechender Antrag zu stellen.
- Öffentliche Linienverkehre bekommen auf Antrag eine Erstattung nach § 56 Energiesteuergesetzes.
- Kosten für Treibstoffe (nach Verbrauch und Preislage, in Wendlingen z.B. in 2015 bei rund 27.000 km Fahrleistung 3.600 Euro).
- Kosten für Wartung und Reparaturen – u.a. jährlich TÜV (Wendlingen in 2015 rund 5.500 Euro)
- Kosten für Fahrkarten (Wendlingen 2016 rund 500 €)
- Kosten für Fahrerlaubnisse (Wendlingen 2016 rund 200 €, aber: Zuschuss Land in gleicher Höhe)
- Kosten für Fahrerschulungen (Wendlingen 2016 rund 200 €)

Kosten, die bei jeweiliger Ausprägung des Projekts auftreten:

- Kosten für Fahrpläne (Wendlingen 2016 rund 2.700 €)
- Werbung auf dem Fahrzeug (Montagekosten)

Insgesamt stehen 2016 in Wendlingen am Neckar bei rund 14.900 Fahrgästen 13.900 Euro Fahrtentgelte und 9.000 Euro Einnahmen aus Werbung zu Buche, mithin Einnahmen in Höhe von 23.100 Euro. Diesen stehen Ausgaben in Höhe von 16.100 Euro gegenüber, sodass ein Investitionszuschuss in Höhe von rund 8.000 Euro erwirtschaftet wurde.

### **2.3 Woher kommt das Geld?**

Die laufenden Einnahmen sind bereits im letzten Absatz des vorigen Kapitels beschrieben. Die Mittel für die notwendigen Investitionen – Fahrzeug – können auf unterschiedliche Weise aufgebracht werden. Eine Lösung ist die Leihe eines Fahrzeuges (z.B. von der Diakonie). Beim Kauf eines Fahrzeuges hat man unter Umständen verschiedene Fördertöpfe des Landes zur Auswahl. Vordergründig ist die Anteilsfinanzierung aus den Bürgerbusmitteln des MVI. Hier können (Planung 2016) 20.000 € für ein barrierefreies Fahrzeug und 30.000 € für ein Niederflurfahrzeug abgerufen werden. Weitere Fördertöpfe gibt es für Mobilitätsprojekte beim MLR (Ministerium Ländlicher Raum) und beim Arbeits- und Sozialministerium. Voraussetzung beim MVI ist ein ehrenamtlicher, konzessionierter Linienverkehr mit PKW mit 8 Sitzplätzen für Fahrgäste.

Weiterhin gibt es aus den Fördermitteln des MVI derzeit noch eine Vollförderung der Kosten der Personenbeförderungsscheine.

Die Zuschüsse werden auf einem besonderen Formular beantragt. Diese Formular ist erhältlich bei der LB Bank Baden-Württemberg.

### **2.4 Wie soll der Bus aussehen?**

Die Empfehlungen des Landesverbandes für die Fahrzeuge sind unter „Technischen Anforderungen“ (siehe unten) beigefügt. Dabei wurde auf die Bedürfnisse der überwiegend älteren Fahrgäste ebenso eingegangen wie auf die der Fahrer. In ersten Themenkreis lassen sich Komfortmerkmale wie großer Niederflurbereich, großzügiger und heller Innenraum sowie die Doppelschwingtür einordnen. Zum zweiten Themenkreis gehören Automatik und Standheizung. Die Klimaanlage ist für beide Bedarfsgruppen wichtig.

Die gängige Antriebsart ist immer noch der Dieselantrieb (nach Euro VI). Ein reines E-Fahrzeug ist zwar bei der Firma Kuszenits erhältlich, ist aber weder getestet noch aus unserer Sicht alltagsreif. Generell haben die E-Antriebe aufgrund des Gewichts und Platzbedarfs der Akkusätze Gewichtsprobleme und können daher entweder keine 8 Personen befördern oder sie verfügen nicht über einen Niederflurbereich und ausreichende Flächen zum Transport von Rollatoren, Einkaufsrollis oder Kinderwagen. Zudem sind in der Regel die Bewegungsräume der Fahrgäste im Inneren in einer Weise beschränkt, dass dies sich negativ auf die Beförderungszahlen auswirkt. Das Land BW finanziert derzeit im Rahmen der sogenannten „Schaufensters E-Mobilität“ in der Region mittlerer Neckar einen Modellversuch durch, an dem aber leider auch kein vergleichbares E-Fahrzeug zur Verfügung steht.

Ein weiteres, kurz vor der Serienfähigkeit stehendes Antriebskonzept ist der sogenannte Hybrid. Auch hier gibt es derzeit aber kein Fahrzeug, das die erforderlichen Qualitätsmerkmale (s.o.) erbringen kann. Hier sind neben dem Gewicht des nachrüstbaren E-Antriebsteils mit Reichweiten von lediglich 50 km auch die derzeit noch geltenden technischen Einschränkungen (nur bei Heckantrieb

verfügbar, damit Kardanwelle durch den Bodenbereich des Fahrgastraumes, keine Niederflrigkeit und keine Flächen zum Transport von Rollatoren oder Einkaufsrollis). Auch ein solches Fahrzeug (aufgebaut von der Hochschule in Esslingen) wird im o.g. Modellversuch getestet.

### **Grundsätzliches**

Bürgerbusse sind regelmäßige Beförderungseinrichtungen für Menschen. Dementsprechend sollen Sie eine weitestgehend selbstständige Teilhabe der Fahrgäste an der Beförderung ermöglichen und diesen ein positives und sicheres Gefühl vermitteln. Diese Ziele geben daher grundsätzlich vor, wie ein Fahrzeug gestaltet und ausgestattet sein sollte. Weiterhin sind die Fahrzeuge Arbeitsplätze für die Fahrer. Auch deren Freude und Wohlbefinden an ihrem Arbeitsplatz fließt in die Anforderungen ein.

Grundsätzlich beschreiben wir einen Bürgerbus als ein großzügig dimensioniertes, im Inneren hell und freundlich ausgestattetes Fahrzeug mit großem Niederflrbereich und seitlicher Doppelschwungtür mit ausfahrbarer Rampe.

### **Technische Anforderungen**

#### *Anforderungen an das Basisfahrzeug*

- Niederflur
- Einstieg: Doppelflügeltür rechts
- Freundlich gestalteter Innenraum (Farbe, Ausstattung)
- Motor ab ca. 100 kW, abhängig von topografischer Lage
- Verstärkte Lichtmaschine
- Verstärkte Batterie, bzw. 2. Batterie
- Abgasnorm E6
- Getriebeautomat oder vergleichbar
- Fahrzeuglänge zw. 6 – 7 m
- Radstand 3,50 - 4,00 m
- Sommer und spez. Winterbereifung (8-fach bereift)
- Derzeit zul. Gesamtgewicht max. 3,5 to.
- 9 Sitzplätze incl. Fahrer
- Hochdach
- Windschutzscheibe Verbundglas
- ABS, ASR, ESP,
- Achsen/ Stabilisatoren/ Stoßdämpfer/ Federn je nach Bedarf verstärkt
- Rückspiegel heizbar + elektr. verstellbar
- Extraspiegel (evtl. im Rückspiegelgehäuse) für Sicht auf Einstieg/ Bordstein
- Tagfahrlicht (automatisch)
- Standheizung, programmierbar (optional)
- Außentemperaturanzeige
- Start – Stopp Automatik, abschaltbar.

#### *Ausrüstung durch Aufbauhersteller*

- Dachluke (mit Glas) zur Be- und Entlüftung, Lichteinfall
- Bodenbelag rutschhemmend (Stadtbus-Standard)
- Ausreichende Stehhöhe im Fahrgastraum
- Fahrer-Schwingsitz mit Gurtstraffer, Sitzheizung
- 8 x M1-Sitze mit 3-Punkt-Sicherheitsgurt (Fahrgastraum), Haltegriffe gangseitig
- Rollstuhlfahrerplatz + Sicherheitsgurt + Kopfstütze hinter Fahrerplatz (optional)

- Fahrzielanzeige (nach außen wirkend, Anzeige hinter der Frontscheibe oder elektronisch)
- Haltestangen und -griffe, Halteschlaufen, Bügelsicherungen vor den vorderen Sitzen
- Befestigungsmöglichkeit (Bügel längs unter den vorderen Seitenscheiben mit Gummispannern) für Rollatoren
- Mobiltelefon- Vorbereitung mit Freisprecheinrichtung
- Radio ( evtl. mit Display für Rückfahrkamera) beachten (GEZ, GEMA !)
- Rückfahrkamera mit Meterskala (opt. Rückfahrwarner hinten)
- Innenbeleuchtung mit Nachtbeleuchtung
- Stufenkanten innen beleuchtet (bei Teilniederflur)
- Fahrgastraum Klimaanlage
- Fahrgastraum Zusatzwärmetauscher
- Sonnenrollo für Fahrer an Frontscheibe und Fahrerseitscheibe
- Großer Innenspiegel zur Fahrgastbeobachtung
- Vorrüstung (z.B. Bügel) zur Befestigung eines Zahlisches o.ä.
- Notgerätekasten für Verbandkasten, Warndreieck, Sicherheitsweste, Warmhaltedecke
- Ablagebox mit Klappe im Fahrerbereich
- Blinkleuchten hinten auf dem Dach (wie Schulbus)
- Feuerlöscher
- Kindersicherung 0 – 36 kg

#### *Wünschenswerte Zusatzausrüstung*

- Zahlisch
- Tempomat - Tempostopfunktion
- Fahrtzielanzeige elektronisch (Gewicht/Kosten!)
- Wenigstens 1 Fahrgastsitz mit ISOFIX-Ösen
- Platz zum Verstauen für Kindersitz(e)
- Lautsprecher im Fahrgastraum
- Gesicherte Abstellmöglichkeit für Einkaufstaschen
- Haltewunsch- Taster von allen Sitzplätzen erreichbar
- "Wagen hält" - Anzeige und akustisches Signal für den Fahrer
- Spannungswandler auf 24 V für Fahrscheinrentwerter (optional)
- Große Uhr
- Bildschirm mit Fahrzielanzeige und Werbemöglichkeit



Standard-Bus	Niederflrbus (Umbau)	Heckaufzug (Standardbus mit Einbau)
Standard-Radstand	optimal: längster Radstand	längerer Radstand
😊 günstiger Preis (Liste mit geringen Veränderungen)	😊 viel Bewegungsraum, barrierefrei	😊 günstiger Preis (Fahrzeug + Hecklift sowie Einzelsitzen)
😞 hohe Anforderungen an Fahrer bei der Fahrgastbetreuung	😊 hohe Selbstständigkeit der Fahrgäste	😞 barrierefrei
😞 stark eingeschränkte Beförderungsqualität für Fahrgäste (vor allem Ältere), keine Bewegungsräume	😊 reichlich bemessene Bewegungsräume	😞 gefangene Sitze hinten
😞 keine „selbst bedienbaren“ Abstellflächen für Rollatoren und Gepäck	😊 hohe Beförderungsqualität	😞 eingeschränkte Bewegungsräume für Fahrgäste
😞 Fahrer muss bei Gepäck oder Hilfeleistung für Fahrgäste das Fahrzeug verlassen	😊 Fahrer kann bei Hilfeleistung für Fahrgäste sich innerhalb des Fahrzeuges bewegen	😞 wenig Platz für Rollatoren und Gepäck
	😞 höhere Anforderungen an Fahrer wegen Größe des Fahrzeuges	😞 Arbeitsraum hinter dem Fahrzeug
	😞 Sonderanfertigung, höherer Wartungsaufwand sehr hoher Preis	

## 2. 5 Welche Technik brauchen wir sonst noch?

Für die Betankung des Fahrzeugs wäre eine Möglichkeit bei der TBO denkbar. Das muss noch geklärt werden.

## 2.6 Wer wartet den Bus?

Die TBO Offenburg sieht die Möglichkeit, die vollständige Wartung des Bürgerbusses zu übernehmen.

## 2.7 Wer richtet die Haltestellen ein und unterhält diese?

Dies ist eine Frage der vertraglichen Regelung zwischen dem Konzessionsinhaber, dem Bürgerbusbetreiber und der Kommune. In der Regel sind für die Haltestellen die Busbetreiber zuständig. Es können aber auch abweichende Regelungen (z.B. Kommune) getroffen werden. Da der Betreiber über kein Vermögen verfügt wäre in diesem Falle die Kommune zuständig.

Die Haltestellen müssen von der Straßenverkehrsbehörde nach der StVO angeordnet werden. Sie sind Bestandteil der Konzession.

### **3. Organisation – Wer macht was?**

#### **3.1 Beteiligte**

In der Regel sind an einem solchen Projekt die Kommune, ein Verein und (fakultativ) ein Busunternehmen beteiligt. In die Planungen müssen rechtzeitig die Genehmigungsbehörden (z.B. Landratsamt als Nahverkehrsamt und Verkehrsbehörde) eingebunden werden.

#### **3.2 Rechtsträger**

Hier ist zunächst nach Konzessionsinhaber und Betreiber sowie Gewährsträger zu unterscheiden. Der Konzessionsinhaber muss eine Person sein, die die notwendige fachliche Gewähr für die Ausführung eines Busbetriebes bietet. Dies ist zweifelsfrei dann der Fall, wenn dies ein Busunternehmen bzw. eine Kommune ist.

Betreiber und damit Verantwortlicher für die Durchführung des Fahrbetriebes sowie „Anstellungskörperschaft“ der Fahrer kann natürlich auch der Konzessionsinhaber sein, dies ist aber in der Praxis in der Regel ein eingetragener Verein, der vertraglich diese Aufgabe übernimmt. Die Inhalte dieses Vertrages sind dabei individuell verhandelbar. Wichtig ist aber, dass ein Gewährsträger benannt wird, der eventuell entstehende Verluste aus dem Betrieb trägt. Dies ist in der Regel die Kommune.

#### **3.3 Wer genehmigt den Betrieb?**

Die Konzession für den Linienverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz erteilt das örtlich zuständige Landratsamt (idR Nahverkehrsamt). Die Personenbeförderungserlaubnisse nach der Fahrerlaubnisverordnung erteilt ebenfalls das Landratsamt (Führerscheinstelle). Die für die Haltestellen notwendig verkehrsbehördliche Anordnung erteilt die sachlich und örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde (in Offenburg dürfte dies die Stadt selbst sein).

#### **3.4 Gemeinnützigkeit**

Bürgerbusse sind Verkehrsbetriebe. Insofern ist sich die gesamte Steuerwelt (vom örtlichen Finanzamt bis zum Bundesfinanzministerium) einig, dass Bürgerbusvereine nicht gemeinnützig sind. Wir (Wendlinger Modell) vertreten aber mittlerweile die Auffassung, dass wir dies auch gar nicht sein müssen und wollen. Als sogenannter Idealverein können wir die MwSt. in Abzug bringen und fahren somit besser, als wenn wir den einen oder anderen Euro als Spende mit einer Spendenbescheinigung vereinnahmen. Unsere Sponsoren sind mit einer Rechnung für Werbungsaufwand ebenso zufrieden.



### **3.5 Versicherungsfragen**

Das Fahrzeug muss mit dem entsprechenden Verwendungszweck (Personenbeförderung mit PKW im Linienverkehr) bei der Fahrzeugversicherung versichert werden. Dies ist unbedingt anzugeben, da sonst bei diesem Betrieb u.U. der Versicherungsschutz entfällt. Über diese Versicherung ist sowohl der Fahrgast als auch der Fahrer gegen Unfall versichert. Auch andere Fremdschäden sind damit versichert. Angesichts der vielen verschiedenen Fahrer raten wir auch zu einer Fahrzeugvollkaskoversicherung.

Somit ist aus dieser Sicht keine weitere Versicherung erforderlich.

Allerdings wird für die ehrenamtlich Tätigen (Vorstand, sonstige Mitarbeiter) der Abschluss einer entsprechend Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung empfohlen. Hier kann man ein entsprechendes Paket recht günstig über die Stiftung Deutsches Ehrenamt erhalten.

### **3.6 Wo kann der Bus untergestellt werden**

evtl. in der Lagerhalle der Fa. Kornmaier (im Obertal), Ortsvorsteher Wunsch klärt das noch ab.

## **4. Was sonst noch? Die weitere Vorbereitung**

### **4.1 Information und Koordination**

Es empfiehlt sich, einen kleinen inneren Zirkel zu bilden, der das Projekt vorantreibt und das Heft in der Hand behält. Über die Projektfortschritte sollten regelmäßig die anderen Beteiligten unterrichtet werden und rechtzeitig in weitere Entscheidungen mit eingebunden werden. Die Öffentlichkeit sollte aus unserer Sicht in dieser Phase nur mit greifbaren Festlegungen im Sinne eines Projektstandberichts informiert werden. Fahrer Kandidaten sollten gezielt angesprochen werden – dies ist erfolgsversprechender als öffentliche Aufrufe.

### **4.2 Fahrgastgewinnung - die Fahrgäste kommen nicht von allein**

Dies ist sicherlich so richtig. Je mehr Öffentlichkeitsarbeit, desto besser. Hierzu gehören die Ehrung von Vielfahrern genauso, wie nette Anekdoten (z.B. Geburtstagsständchen). Letztlich bleibt aber der wichtigste Weg, Fahrgäste zu akquirieren ebenso wie bei der Fahrgewinnung die persönliche Ansprache. Dies kann gezielt im Gespräch oder bei Veranstaltungen (z.B. Seniorennachmittag) erfolgen.

Informationen können aber auch durch das Mitteilungsblatt der jeweiligen Ortsteile und seitens der Lokalpresse erfolgen.

## 5.0 Fahrstrecke mit Haltestellen Entfernungen und Aufenthaltszeiten

Modellfahrplan (gegen den Uhrzeigersinn)

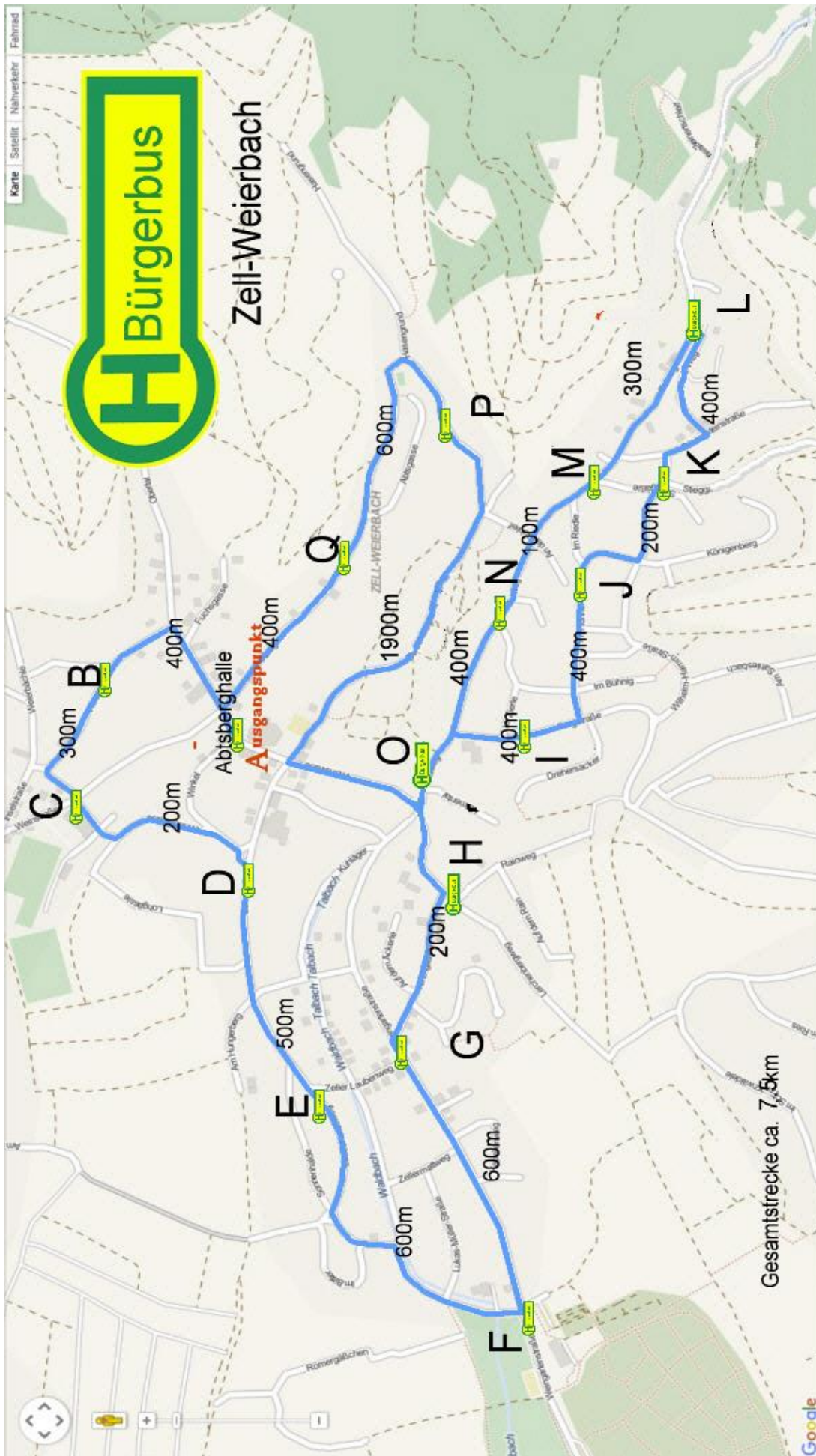
Haltestellen fiktiv A bis Q ,

Haltestelle	Minute		
A	0		0
B	1	+30s	1.30
C	1	+30s	3.00
D	1	+30s	4.30
E	1	+30s	6.00
F	1	+30s	7.30
G	1	+30s	9.00
H	1	+30s	10.30
I	2	+30s	12.00
J	1	+30s	14.30
K	1	+30s	16.00
L	1	+30s	17.30
M	1	+30s	19.00
N	1	+30s	20.30
O	2	+30s	23.00
P	2	+30s	25.30
Q	1	+30s	27.00
A	1	+30s	28.30
Fahrpause			

Entfernungen und reine Fahrzeiten bei 30km/h.

(dabei tats. Geschw. 22/38 km/h, unter Berücksichtigung Parkverkehre, re-vo-li, Wartepflichten.

Durchschnittliche Aufenthaltszeit 30 Sekunden



Schnittstelle mit ÖPNV Haltestelle Abtsberghalle (Ausgangspunkt)

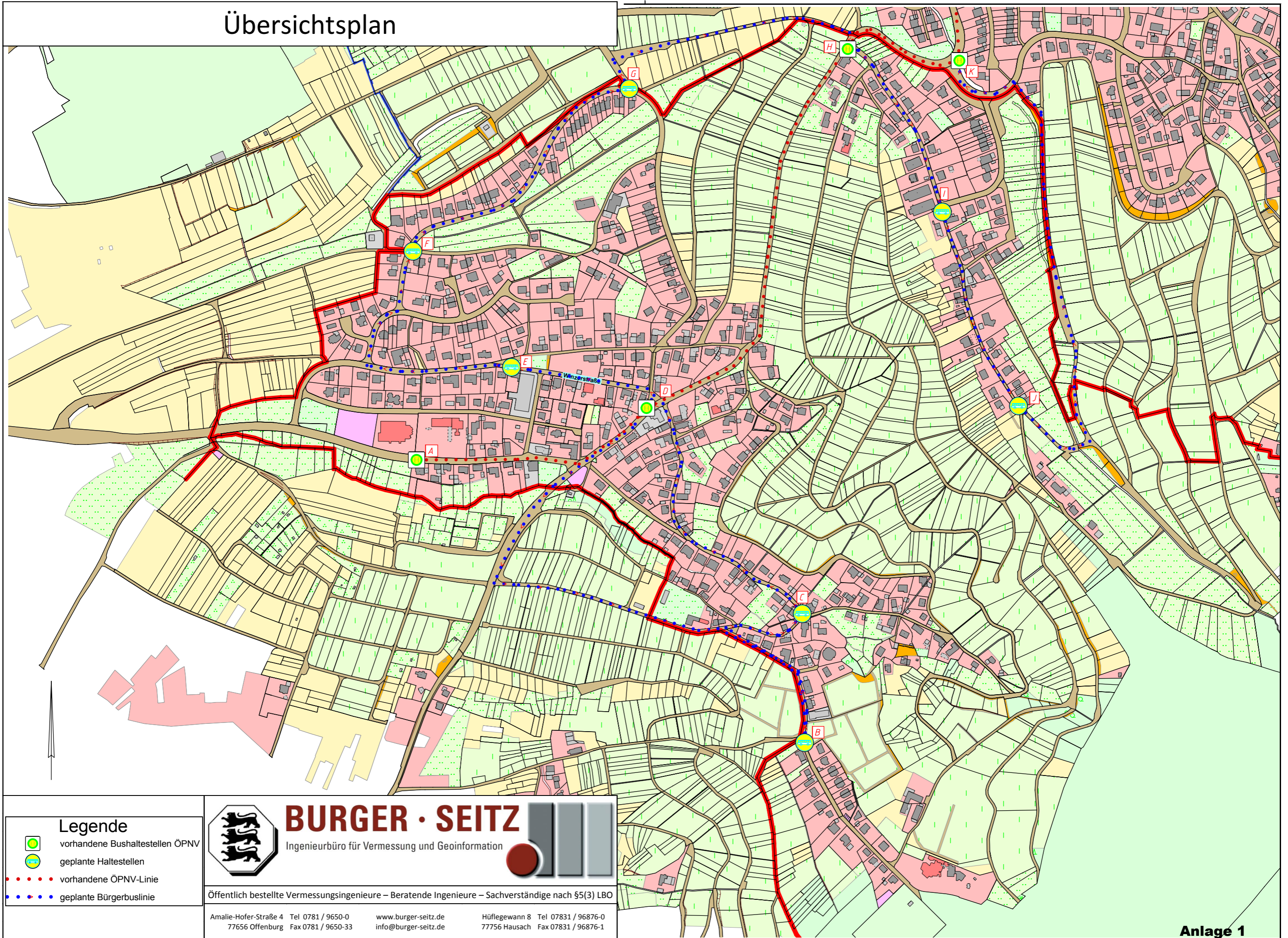
## Fahrtstrecke mit Entfernungen und Haltestellen in Fessenbach

### Modellfahrplan


		Fahrtstrecke	Minuten		Entfernung
Haltestelle	A	Start			
Fahrt von		A nach B	2	Fahrzeit	ca.1100 m
Haltestelle	B		1	Haltezeit	
Fahrt von		B nach C	1	Fahrzeit	ca.400m
Haltestelle	C		1	Haltezeit	
Fahrt von		C nach D	1	Fahrzeit	ca.450m
Haltestelle	D		1	Haltezeit	
Fahrt von		D nach E	1	Fahrzeit	ca.300m
Haltestelle	E		1	Haltezeit	
Fahrt von		E nach F	1	Fahrzeit	ca.450m
Haltestelle	F		1	Haltezeit	
Fahrt von		F nach G	1	Fahrzeit	ca.400m
Haltestelle	G		1	Haltezeit	
Fahrt von		G nach H	1	Fahrzeit	ca.450m
Haltestelle	H		1	Haltezeit	
Fahrt von		H nach I	1	Fahrzeit	ca.300m
Haltestelle	I		1	Haltezeit	
Fahrt von		I nach J	1	Fahrzeit	ca.300m
Haltestelle	J		1	Haltezeit	
Fahrt von		J nach K	2	Fahrzeit	ca.800m
Haltestelle	K		1	Haltezeit	
		K nach A	3	Fahrzeit	ca.1300m
Fahrpause	bei Haltestelle A		5		
			30	Gesamtzeit 1 Runde	



# Übersichtsplan



## Legende

-  vorhandene Bushaltestellen ÖPNV
-  geplante Haltestellen
-  vorhandene ÖPNV-Linie
-  geplante Bürgerbuslinie



**BURGER · SEITZ**

Ingenieurbüro für Vermessung und Geoinformation

Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure – Beratende Ingenieure – Sachverständige nach §5(3) LBO

Amalie-Hofer-Straße 4 Tel 0781 / 9650-0  
77656 Offenburg Fax 0781 / 9650-33

www.burger-seitz.de  
info@burger-seitz.de

Hüflegewann 8 Tel 07831 / 96876-0  
77756 Hausach Fax 07831 / 96876-1



