

Havixbeck, **13.09.2024**  
Fachbereich: **Fachbereich IV**  
Aktenzeichen: IV-13  
Bearbeiter/in: **Rense Jongsma**  
Tel.: **02507/33148**

### Einrichtung eines neuen Bürgerbus-Angebotes

Beratungsfolge	Termin	Abstimmungsergebnis		
		Für (j)	Gegen (n)	Enth (E)
1 Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz, Mobilität, Energie und Nachhaltigkeit	30.09.2024			
2 Haupt- und Finanzausschuss	01.10.2024			
3 Gemeinderat	10.10.2024			

in öffentlicher Sitzung.

**Finanzielle Auswirkungen:** ja

### **Beschlussvorschlag**

- Der Rat der Gemeinde Havixbeck begrüßt die Einführung eines neuen Bürgerbus-Angebotes für die Gemeinde Havixbeck zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Gemeinde und zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität der Bevölkerung.
- Die nachstehenden geschätzten Kosten für die Einrichtung des Bürgerbus-Angebotes werden zur Kenntnis genommen:

Position	Geschätzte Kosten nach Abzug von Einnahmen [€] (Annahmen: gleichbleibende Fördersätze und 3 % Inflation)			
	2024	2025	2026	2027
A) Einmalige Einrichtungskosten	12.600	-	-	-
B) Jährliche Betriebskosten	-	18.680	19.240	19.818
C) Ggf. Bürgerbus-Ersatzbeschaffung	-	-	33.451	-
D) Organisationsausgaben des Bürgerbus-Vereins	-	-	-	-
Summe	12.600	18.680	52.995	19.818

3. Zu Sicherung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens wird die Übernahme aus dem Bürgerbus-Betrieb resultierender Defizite zugesagt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung des neuen Bürgerbus-Verkehrs weiterhin aktiv zu begleiten und zu unterstützen.

## **Begründung**

### **1. Hintergrund**

Auf Grundlage des im April 2023 beschlossenen Mobilitätskonzeptes befasst sich die Verwaltung derzeit mit verschiedenen Maßnahmenvorschlägen zur Umsetzung des Konzeptes. Da im Bereich ÖPNV viel Verbesserungspotential identifiziert wurde, hat sich die Gemeinde Havixbeck in den vergangenen Monaten verstärkt mit diesem Handlungsfeld befasst, insbesondere mit den Maßnahmen „Verbesserung der Busanbindung“ (B1) und der „Aufbau von intermodalen Schnittstellen“ (B3). Zunächst wurden Sonderungsgespräche mit der Stadt Münster und den Stadtwerken Münster geführt, bei denen es um die Weiterführung der in Roxel und Nienberge endenden Stadtbushlinien ins Gemeindegebiet Havixbeck ging. Obwohl hier eine grundsätzliche Offenheit für die Thematik bestand, wurde das Thema aufgrund der absehbar langen Realisierungszeiträume und der zu erwartenden finanziellen Forderungen vorerst zugunsten alternativer Überlegungen nicht weiterverfolgt.

Stattdessen wurden Optionen zur Verbesserung der Bahnhofsanbindung und des innerörtlichen ÖPNV-Angebotes mit dem Ziel sondiert, insbesondere für ältere Menschen ein neues Mobilitätsangebot in Havixbeck zu schaffen. Gleichzeitig sollte durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Havixbeck und einer möglichen Optimierung des Streckenverlaufs der R64 ein verbessertes Angebot für Pendlerinnen und Pendler geschaffen werden.

Im Zuge dessen traf sich Verwaltung im August 2023 mit dem Kreis Coesfeld und dem Busunternehmen Veelker, um über verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung des Havixbecker ÖPNV-Systems beraten. Im Fokus des Gesprächs stand die Regionalbuslinie R64, welche von der Fa. Veelker betrieben wird. Die Gesprächspartner stellten fest, dass die R64 ihre verschiedenen Funktionen, nämlich die innerörtliche Erschließung von Havixbeck, die Anbindung des Havixbecker Bahnhofs und die Anbindung an das Oberzentrum Münster schon seit geräumiger Zeit nicht mehr gleichermaßen zufriedenstellend erfüllen kann. Schon seit geräumiger Zeit ist die R64 vor allem in der Hauptverkehrszeit häufig von Verspätungen betroffen, sodass der Anschluss an den Zugverkehr nicht mehr sichergestellt ist. Als Grund hierfür, wurden die wachsenden Verkehrsströme im benachbarten Münster identifiziert. Vor dem Hintergrund des unlängst veröffentlichten Münsteraner Baulandprogramm ist hier mittel- bis langfristig vermutlich keine Besserung zu erwarten. Im Ergebnis leidet die Attraktivität des lokalen ÖPNVs stark, was dem zentralen Ziel des Mobilitätskonzeptes, nämlich eine klimafreundliche und vielfältige Mobilität in der Gemeinde, entgegenwirkt.

Als Lösungsvorschlag hat die Gemeinde Havixbeck bei diesen Gesprächen einen neuen, innerörtlichen Bürgerbus eingebracht. Als Ringlinie konzipiert, sollte diese die innerörtliche Erschließung weiterhin sicherstellen bzw. verbessern und dabei die R64 entlasten. Gleichzeitig würde hiermit die Anbindung an die Regionalbahn RB63 zuverlässiger.

Nach mehreren weiterführenden Gesprächen der Gemeindeverwaltung mit dem *BürgerBus Baumberge* e. V. (Bürgerbus B31/B32 zwischen Havixbeck und Nottuln), dem Kreis Coesfeld und dem Seniorenbeirat, erklärte letzterer sich bereit, die Federführung beim Projekt Ringbuslinie zu übernehmen. Im Zuge dessen bildeten die Gesprächspartner eine Arbeitsgruppe, die sich fortan um die Akquise von Freiwilligen für den Fahrdienst bemühte und die ersten organisatorischen Weichen für die Einführung eines neuen Bürgerbus-Angebotes stellten. Die Arbeitsgruppe konnte auf diversen Werbeveranstaltungen bis Mai 2024 rund 40 Freiwillige für das Projekt akquirieren, womit die Mindestanzahl von 25 Personen für die Machbarkeit des Projektes deutlich übertroffen wurden. Nach einem ersten Treffen der Freiwilligen am 17.06.2024 wurde am 25.07.2024 den Bürgerbusverein *BürgerBus Havixbeck* e. V. gegründet. Gemäß der Vereinssatzung sind die Vereinsgeschäfte bei Fragen des Busbetriebs stets im

Einvernehmen mit der Gemeinde Havixbeck zu führen. Außerdem wurde die Gemeinde Havixbeck bei der Gründungsversammlung für eine Dauer von zwei Jahren als Beisitzerin in den erweiterten Vorstand gewählt. Dies soll sicherstellen, dass die Interessen der Gemeinde Havixbeck insbesondere in der Aufbaubauphase stets berücksichtigt werden.

## 2. Aktuelle Projektentwicklungen und Ziele

Nach verschiedenen Beratungen über den Verlauf der Ringlinie, bei denen die Bürgerbusvereine aus Billerbeck und Lüdinghausen sowie der Kreis Coesfeld zu Rate gezogen wurden, entschied sich der initiale Arbeitskreis dafür, anstelle einer Ringlinie den Fokus auf die Entwicklung eines sogenannten bedarfsgesteuerten (*on-demand*) Bürgerbusses zu lenken. Aufgrund der Siedlungsstruktur (Hufeisenform und langgestreckte Wohngebiete), der gewünschten Anbindung des Bahnhofs zur vollen Stunde sowie der einzuhaltenden Lenkpausen ist die Fahrzeit nämlich begrenzt. Unter diesen Bedingungen müsste der Linienweg zu Lasten der innerörtlichen Erschließung stark eingekürzt werden, was durch eine Pilotfahrt bestätigt wurde.

Mit einem *on-demand* System kann dagegen ein größeres Gebiet bedient werden, was einer Verbesserung der innerörtlichen Erschließung als einem Projektziel zugutekommt. Dies bestätigen auch Erfahrungen des *Bürgerbus Lüdinghausen e. V.*, der nach Umstellung von Linien auf *on-demand* einen signifikanten Zuwachs der Fahrgastzahlen verzeichnete. Da Leerfahrten und Umwege weitestgehend vermieden werden, sinkt gleichzeitig der Kraftstoffverbrauch pro Fahrgastkilometer. Außerdem habe sich die Zufriedenheit unter den Fahrer\*innen nach der Umstellung laut dem *Bürgerbus Lüdinghausen e. V.* deutlich verbessert.

Beim *on-demand*-System erfolgt die Fahrt auf Anforderung durch den Fahrgast. Die Fahrten sollen sowohl über eine telefonische Buchungszentrale als auch digital mit der bereits in Senden und Lüdinghausen erprobten *kommit*-App und -Webanwendung gebucht werden können. Die telefonische Buchungszentrale ist im Vergleich zur digitalen Buchung zwar relativ teuer, wird voraussichtlich jedoch viel genutzt werden (in Lüdinghausen derzeit ca. 60 %) und wäre aus Gründen der Teilhabe (vgl. Maßnahme D4 im Mobilitätskonzept) zunächst beizubehalten. Mit zielgruppenspezifischen Schulungsangeboten kann der Anteil digitaler Buchungen perspektivisch auch gesteigert werden.

Im *on-demand*-System kann nach Personenbeförderungsrecht entweder von Haltestelle zu Haltestelle oder von Adresse zu Haltestelle und umgekehrt gefahren werden. Dabei können auch neue, sogenannte *virtuelle Haltestellen* eingerichtet werden, die relativ kostengünstig sind und kurzfristig genehmigt werden können. Diese könnten dort positioniert werden, wo die nächstgelegene Haltestelle relativ weit entfernt ist. Dabei ist es zulässig ein Bürgerbus-spezifisches Haltestellenschild (ohne gelb-grünes „H“) aufzustellen. Bei der Buchung berechnet die zugrunde Software anhand verschiedener Parameter (gewünschte Abfahrts- und Ankunftszeit, Haltestellenpositionen, aktuelle Fahrzeugposition, andere Buchungen) die Verbindung für den Fahrgast inklusive Abfahrt- und Ankunftszeit. Dabei können auch Buchungen verschiedener Fahrgäste auf einer Route zusammengelegt werden. Sollte auf einer Verbindung zum gewünschten Zeitpunkt oder kurz davor bzw. danach bereits eine andere Linie fahren (z. B. die R64 oder die B31/B32), schlägt die Software stattdessen eine Fahrt mit dieser Linie vor. Letzteres ist auch Voraussetzung für die Bewilligung der Konzession durch die Bezirksregierung. Mit der Entwicklung des Bushaltestellen-Netzes und Bediengebietes befasst sich inzwischen eine Arbeitsgruppe des neu gegründeten Bürgerbusvereins. Dabei wird Rücksicht auf die bestehenden Buslinien (Bürgerbus B31/B32 und R64) genommen, was auch eine Bedingung für die Genehmigung des Konzessionsantrags durch Bezirksregierung Münster darstellt. Hierzu steht der Verein im Austausch mit dem *BürgerBus Baumberge e. V.* bzw. der Fa. Veelker. Ziel ist die Entwicklung eines möglichst ausgedehnten, aufeinander abgestimmten ÖPNV-Netzes, mit dem auch die eingangs erwähnte Problematik gelöst werden kann und von dem möglichst viele Bürgerinnen und Bürger profitieren können. Die Netzentwicklung soll dabei stets unter Vorbehalt der Praktikabilität erfolgen. Daher soll – auch auf Anraten des *Bürgerbus Lüdinghausen e. V.* – zunächst mit einem handhabbaren Start- bzw. Kernnetz begonnen werden und dieses kontinuierlich und ergebnisoffen weiterentwickelt werden.

Der *Bürgerbus Havixbeck e. V.* hat sich für eine Zusammenarbeit mit der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) entschieden. Die RVM wird die Betriebsführerschaft für den Bürgerbus übernehmen, Konzessionärin für den *on-demand*-Betrieb und auch in Besitz des Fahrzeuges sein. Der öffentliche Personenverkehr darf nach Personenbeförderungsrecht nämlich nur von Unternehmen durchgeführt werden, die die notwendige Fachkunde und Zuverlässigkeit vorweisen können. Da die verkehrliche Verantwortung dem Verkehrsunternehmen obliegt, muss dieses das Fahrzeug auch besitzen. Der RVM ermächtigt und beauftragt die berechtigten Mitglieder des Bürgerbus-Vereins, das Fahrzeug auf der konzessionierten Bedienggebiet zu steuern.

### 3. Nachfolgende Arbeitsschritte

Die nächsten Schritte zur Inbetriebnahme des neuen Bürgerbusses voraussichtlich im 1. Quartal 2025 sind nachfolgend aufgeführt:

- Vertragsschließung mit der RVM zur Übernahme der Betriebsführerschaft
- Definition des Startnetzes
- Festlegung der Tarifstruktur
- Beschaffung des Fahrzeuges
- Einholen der Konzession bei der Bezirksregierung
- Fördermittelakquise
- Einrichtung von (virtuellen) Haltestellen
- Einholung Personenbeförderungsscheine und Fahrzeugeinweisung

Die oben genannten Arbeitsschritte erfolgen unter der Federführung vom *BürgerBus Havixbeck e. V.* und (da wo nötig) in enger Kooperation mit der Gemeinde Havixbeck und der RVM.

### 4. Finanzierung

Bei der Errichtung eines neuen Bürgerbus-Angebotes fallen folgende Kosten an:

- A) Einmalige Einrichtungskosten
- B) Jährliche Betriebskosten
- C) Ggf. zukünftige Bürgerbus-Ersatzbeschaffung
- D) Organisationsausgaben des Bürgerbus-Vereins

Die vorgenannten Kostenstellen können zum Teil gefördert werden. Bei den Punkten A, C und D ist eine Landesförderung nach ÖPNVG NRW möglich, sofern die Gemeinde die Übernahme aus dem Betrieb resultierender Defizite garantiert und damit die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichert. Nachfolgend werden die Kosten und Förderungen eingehender beschrieben, die auf eine Kostenkalkulation des RVM beruhen (siehe Anlage 2). Die Kosten wurden bereits für das Haushaltjahr 2024 beim Produkt ÖPNV (1202) berücksichtigt und werden voraussichtlich geringer ausfallen als ursprünglich erwartet.

- A) Einmalige Einrichtungskosten

Die einmaligen Einrichtungskosten setzen sich aus Sach- und Planungskosten zusammen:

Position	Kalkulierte Kosten [€]	Kalkulierte Einnahmen [€]	Restkosten [€]
Fahrzeugkosten			
- Fahrzeugbeschaffung	Mitteilung RVM	Mitteilung RVM	
- Fahrzeugförderung			
Planung- und Einrichtungskosten			
- Haltestellenausstattung			
o Einrichtung neuer Haltestellen	6.000		
o Umrüstung vorhandener Haltestellen	1.000		
- Planungskosten RVM	7.000		
- On-Demand-Verkehr			

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Einrichtungskosten Software</li> <li>○ Hardware</li> <li>○ Förderung Land NRW (kann vermutlich für Haltestelleneinrichtung verwendet werden)</li> </ul>	7.800 800	10.000	
<b>Summe</b>	<b>22.600</b>	<b>10.000</b>	<b>12.600</b>

Es besteht die Möglichkeit, zu einem relativen günstigen Restwert von ca. 30.000 € ein drei Jahre altes, rollstuhlgerechtes Gebrauchtfahrzeug zu beschaffen, welches bis April 2024 vom *Bürgerbus Hamm-Süd e. V.* gefahren wurde (Fotos siehe Anlage 1). Die Landesförderung soll anteilig auf das Havixbecker Projekt umgewidmet werden, sodass die Restkosten für die Gemeinde relativ gering sind (die genaue Höhe wird vom RVM mit den Hammer Stadtwerken geklärt). Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist (Fahrzeugalter 7 Jahre oder 5 Jahre und mindestens 300.000 km Laufleistung) kann das Fahrzeug weiterbetrieben, im Rahmen einer geförderten Ersatzbeschaffung veräußert oder als gemeinsames Reservefahrzeug für die benachbarten Bürgerbusvereine dienen. Letzteres wäre im Interesse aller benachbarten Kommunen mit Bürgerbussen wünschenswert, da der Bestand an Reservefahrzeugen derzeit so gering ist, dass im Falle von nicht-aufschiebbaren und notwendigen Reparaturen bzw. Wartungen häufig kein freies Reservefahrzeug gefunden werden kann, sodass der Betrieb vorübergehend eingestellt werden muss. Der Weiterbetrieb als Reservefahrzeug war auch Wunsch des *BürgerBus Lüdinghausen e. V.*, der zu Gunsten des Havixbecker Projektes kurzfristig auf das Fahrzeug aus Hamm verzichtete und stattdessen auf ein anderes Gebrauchtfahrzeug aus Senden ausgewichen ist. (Weiß gerade nicht, ob das so abgestimmt war. Man könnte es auch auslassen)

#### B) Jährliche Betriebskosten

Die jährlichen Betriebskosten entstehen erst mit Start des Systems und werden von der RVM in Vorleistung beglichen. Die nach Abzug von Einnahmen (u. a. aus dem Ticketverkauf, Förderung und Fahrzeugwerbung) ungedeckten Kosten werden von der RVM der Gemeinde jährlich in Rechnung gestellt.

Die Betriebskosten sind von verschiedenen Parametern abhängig. Dazu gehören das Angebotsvolumen (Größe des Bedienegebietes und Bedienzeiten) und die Einnahmen aus dem Ticketverkauf und Fahrzeugwerbung. Die Betriebskosten sollen zu einem möglichst großen Anteil durch die vorgenannten Einnahmequellen gedeckt werden. Für die Attraktivität des Angebotes soll der Ticketpreis voraussichtlich € 1,50 für Erwachsene nicht überschreiten. Auf Empfehlung des RVM sollen außerdem das Deutschlandticket und andere Tickets aus dem Westfalen- und NRW-Tarif anerkannt werden, um eine tarifliche Hemmschwelle beim Umstieg von und auf andere Verkehrsmittel (R 64 und Regionalbahn RB 63) zu vermeiden. Über eine mögliche Angleichung ihrer Haustarife und die mögliche gegenseitige Anerkennung von Fahrtickets zur Erleichterung des Umstiegs stehen der *BürgerBus Havixbeck e. V.* und der *BürgerBus Baumberge e. V.* im engen Austausch miteinander.

Auf Grundlage der aktuell bekannten Daten hat die RVM eine erste Kostenschätzung abgegeben, welche in der nachfolgenden Tabelle dargestellt wird. Eine detailliertere und langfristige Kostenannahme für dieses Projekt ist erst nach Erarbeitung des Grundkonzeptes (u. a. Festlegung von Bedienegebiet und Tariffhöhe) möglich.

Position	Kalkulierte Kosten [€]	Kalkulierte Einnahmen [€]	Restkosten [€]
Technik			
- Verbrauchsstoffe (Diesel)	8.000		
- Fahrzeugreinigung	500		
- Wartung, Reparatur, Zubehör	1.500		
Versicherungen	2.500		

- Kfz-Versicherungen (Umlage, Selbstbehalt)	300		
- Fahrerversicherung / Berufsgenossenschaft			
Einsatzfahrten (optional)			
- Ersatzfahrzeug bei Ausfällen	500		
On-Demand Call-Center-Kosten			
- System-Kosten	4.980		
- Call-Center-Kosten	6.000		
Sonstige Kosten			
- Gebühren für Fahrerlaubnis, Linien- und Tarifgenehmigung	500		
- Miete Stellplatz (optional)	500		
Einnahmen			
- Fahrkartenverkauf		2.500	
- Fahrzeugwerbung		3.000	
- Erstattung Beförderung Schwerbehinderte		200	
- Erstattung Mineralölsteuer		200	
- Ausgleichszahlung durch RVM bei Anerkennung Westfalentarif/NRW-Tarif		300	
- Ausgleichszahlung Deutschland-Ticket ÖPNV-Rettungsschirm		400	
Summe	25.280	6.600	18.680

### C) Kosten für eine Bürgerbus-Ersatzbeschaffung

In bestimmten Fällen kann eine Ersatzbeschaffung des Bürgerbusses notwendig werden. Gründe hierfür sind z. B. größer werdende Ausfallzeiten und Reparaturkosten aufgrund des Fahrzeugzustandes oder auch irreparable Unfallschäden.

Das Land NRW fördert die Ersatzbeschaffung von Bürgerbus-Fahrzeugen auf Grundlage von § 14 ÖPNVG NRW. Für die Förderung der Ersatzbeschaffung muss das Fahrzeug im Förderjahr ein Alter von sieben Jahren erreichen oder ein Alter von fünf Jahren erreichen und eine Laufleistung von über 300.000 km aufweisen. Die Ersatzbeschaffung wird mit Festbeträgen gefördert, wobei bei der Ersatzbeschaffung der Verkaufserlös des Altfahrzeuges einzusetzen ist. Auf Antrag kann das Altfahrzeug für eine Dauer von mindestens zwei Jahre als Ersatzfahrzeug eingesetzt werden. Übersteigen Verkaufserlös und Förderung die Gesamtausgaben für das Neufahrzeug, vermindert sich die Förderung um den die Gesamtausgaben übersteigenden Betrag. Die aktuell gültigen Förderbeträge nach den VV-ÖPNVG NRW sind in der untenstehenden Tabelle aufgeführt.

	Inseltarif	Inseltarif + Gemeinschaftstarif + Landestarif	Inseltarif	Inseltarif + Gemeinschaftstarif + Landestarif
	Herkömmlicher Antrieb		Alternativer Antrieb*	
<b>Nicht-rollstuhlgerechter Bürgerbus**</b>	€ 35.000	€ 35.000	€ 41.000	€ 42.000
<b>Rollstuhlgerechter Bürgerbus</b>	€ 50.000	€ 55.000	€ 56.000	€ 62.000
<b>Rollstuhlgerechter Niederflur-Bürgerbus</b>	€ 60.000	€ 70.000	€ 66.000	€ 77.000

\* z. B. Hybrid- oder Erdgasantrieb. Für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Bürgerbussen kann die Förderung gemäß § 13 Absatz 1 Nummer 6 ÖPNVG NRW ergänzend in Anspruch genommen werden (höchstens 60 % des die Kosten eines vergleichbaren Dieselmotors übersteigenden Betrages für die Fahrzeugbeschaffung). Gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 6 ÖPNVG NRW können daneben Kosten zur Errichtung der notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen in Höhe von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Investitionsmaßnahmen gefördert werden.

\*\* 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.

Nach einem aktuellen Beispiel vom RVM (August 2024) kostete ein rollstuhlgerechtes Neufahrzeug 107.225,00 € netto und nach Abzug der Landesförderung (€ 70.000), einer pauschalen Förderung durch den Kreis (€ 5.000) sowie des Verkaufserlöses (schätzungsweise € 5.000) ca. 27.225 €.

#### D) Organisationsausgaben des Bürgerbus-Vereins

Die Organisationsausgaben des Bürgerbus-Vereins betreffen unter anderem folgende Bereiche:

- 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.

Diese Kosten werden vom Land NRW nach § 14 ÖPNVG NRW mit einem jährlichen Pauschalbetrag i. H. v. € 6.500 oder (falls der Gemeinschafts- und Landestarif anerkannt wird) € 7.500 gefördert, welcher von der Kommune an den Bürgerbusverein weitergeleitet wird. Dieser Pauschalbetrag war für den *BürgerBus Baumberge e. V.* bislang auskömmlich. Seitens der Verwaltung wird dies auch für den *BürgerBus Havixbeck e. V.* angenommen, zumal die größten Kostenpositionen, nämlich die Gebühren für die Personenbeförderungsscheine und die dafür erforderlichen Gesundheitsprüfungen stattdessen vom Kreis übernommen werden. Demnach entstehen der Gemeinde Havixbeck im Ergebnis voraussichtlich keine Kosten.

#### Finanzielle Auswirkungen

Bei der Errichtung eines neuen Bürgerbus-Angebotes fallen zusammengefasst folgende einmalige und jährliche Kosten an (für Erläuterungen siehe Begründung). Diese sind für das Haushaltsjahr 2024 und die darauffolgenden Haushaltsjahre beim Produkt 1202 (ÖPNV) unter der Kostenstelle 41301 (ÖPNV) und dem Kostenträger 1254701 (ÖPNV) veranschlagt.

Position	Geschätzte Kosten nach Abzug von Einnahmen [€] (Annahmen: gleichbleibende Fördersätze und 3 % Inflation)			
	2024	2025	2026	2027
<b>A) Einmalige Einrichtungskosten</b>	12.600	-	-	-
<b>B) Jährliche Betriebskosten</b>	-	18.680	19.240	19.818
<b>C) Ggf. Bürgerbus-Ersatzbeschaffung</b>	-	-	33.451	-
<b>D) Organisationsausgaben des Bürgerbus-Vereins</b>	-	-	-	-
<b>Summe</b>	12.600	18.680	52.995	19.818

Jörn Möltgen

**Anlagen**

Anlage 1: Foto des Gebrauchtfahrzeuges aus Hamm (nur im RIS)

Anlage 2: Schreiben des RVM mit der Kostenprognose (nur im RIS)