



## Kochbuch für einen BürgerBus

### Eine Handreichung des Arbeitskreises "Mobilität" des Netzwerks Bürgerschaftliches Engagement Bodenseekreis

Ehrenamtliches Engagement ist die beste Vorspeise für **unentgeltliche soziale Fahrdienste** oder der Begriff Gemeinschaftsverkehr, wie Dr. Schiefelbusch vom Nahverkehr Verband Baden-Württemberg definiert.

Das Salz in der Suppe ist eine Kombination aus einem gemeinnützigen Verein und dem Bedarf in großflächigen Gemeinden mit mehreren Teilorten oder mit über 100 Weilern, **Menschen wieder zu Mobilität zu verhelfen und die längere Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen**. Städte oder größere Gemeinden bieten zusätzlich einen kostenpflichtigen Stadtbus (z. B. emma) an.

Die **Zielgruppe** für einen unentgeltlichen BürgerBus (aus einer Analyse\* von acht verschiedenen Lösungen im Bodenseeraum und Oberschwaben) ist 75+, also ältere Damen und Herren, die Unterstützungsbedarf suchen, und diesen von ehrenamtlichen Fahrerinnen/Fahrern von „Tür zu Tür“ in Form von z. B. Einstiegs- und Begleitungshilfe beim Einkauf oder Arztbesuch erleben. Vereinzelt werden auch Kindergarten- und Schul-Gruppen sowie Geflüchtete und Bedürftige mit geringem Einkommen befördert. Jüngere kommen als Fahrgäste auch in geringem Umfang in Betracht, wenn vorübergehend das Autofahren nicht möglich ist.

Die Anerkennung der Gemeinnützigkeit für den BürgerBus ist erstrebenswert. Dafür muss allerdings vermieden werden, dass der BürgerBus in Konkurrenz zu den kommerziellen Taxi-Betrieben und dem ÖPNV steht. Wenn man darauf achtet, dass mindestens Zweidrittel der beförderten Personen aus dem Kreis der „Menschen mit Unterstützungsbedarf“ stammen, und wenn die Beförderung für die Betroffenen kostenfrei erfolgt, dann ist man auf der sicheren Seite. Man kann sich auf die Fürsorgepflicht der Gemeinde für ihre mobilitätseingeschränkten Mitbürger berufen. Der ÖPNV fährt üblicherweise nicht von „Tür zu Tür“ sondern nur zwischen Haltestellen und ist deshalb für diese Personengruppe meist nicht nutzbar.

Den Appetit fördern, z. B. Wünsche zu einem kirchlichen Treffen mit Gymnastik, Tanzen oder nur zum Kaffeetrinken mit Gleichgesinnten kommen, genauso wird ein Tages-Besuch in einem Wellnesshotel im Nachbarort oder der Besuch einer Freundin oder eines Freundes ermöglicht.

Der tägliche Dank der älteren Mitmenschen an die Fahrerinnen und Fahrer ist ein Beleg dafür, dass das folgende Rezept Sinn macht und große Anerkennung seit Jahren von allen Seiten erfährt.

\*Die erwähnte Analyse summiert **Best Practices** in diesen acht Zutaten fürs Rezept:

1. Homepage und Publikationen im Stadtblättle, Pressearbeit
2. Einsatzgebiete kommunal oder interkommunal
3. Serviceart und Einsatztage, Zahl erforderlicher Ehrenamtlicher
4. Finanzierung, Sponsoring, Fördermöglichkeiten, Vereins-Mitgliedschaft
5. Telekommunikationsverträge, Versicherungen, Kfz-Steuern, Berufsgenossenschaft
6. Buchungs- oder Dispositionssystem für registrierte Fahrgäste
7. Zielgruppen benötigen nur Telefon für Reservationswünsche
8. Klassischer Diesel (8-Sitzer) oder e-Fahrzeug (7-Sitzer), ergänzende Sicherheit am Fahrzeug mit elektrischer Trittstufe

## 1. Homepage und Publikationen im Stadtblättle, Pressearbeit . . . . .

Wichtig ist ein **Internetauftritt**, der für unsere Zielgruppe gut zu lesen ist, und mit einer „Fragen & Antworten“-Sektion (F&A) auch für interessierte Angehörige Detailfragen beantwortet. Auch Externen hilft diese Homepage mit F&A, unsere Idee zu verstehen und die Idee der BürgerBus-Initiative zu kopieren. Wenn eine Bürgermeisterin/ ein Bürgermeister überzeugt ist, seinen Gemeinderat informiert hat und die Zustimmung erfolgte, können über gute Pressearbeit die erforderlichen Ehrenamtlichen akquiriert werden, um dann einen BürgerBus-Verein zu gründen.

Das **Stadtblättle oder eine aktuelle Publikation der Gemeinde** hilft dann über den neuen sozialen Fahrdienst zu berichten und die Reservations-Telefonnummer jede Woche bekannt zu machen.

## 2. Einsatzgebiete kommunal oder interkommunal . . . . .

Die Erfahrung aus vielen Gemeinschaftsverkehren ist, dass **immer zuerst in der Kommune gestartet wird**, egal ob eine zentrale Wohngegend in dörflicher oder städtischer Form oder eine dezentrale Siedlungsform (über 120 Weiler) oder eine Ansammlung von 10 bis 20 Teilorten. Eine **Erweiterung auf interkommunale Strukturen kann dann später im Gemeindeverwaltungs-Verband gefunden werden**, was auch ein BürgerBus im Bodenseekreis schon erreicht hat. Ein BürgerBus-Radius umfasst typisch 20 km - selten mehr. Bei größeren Strecken ist der Bus schlicht zu lange blockiert und vor Ort nicht verfügbar.

## 3. Serviceart und Einsatztage, Zahl erforderlicher Ehrenamtlicher . . . . .

Der wichtige Unterschied zum ÖPNV, der von Haltestelle zu Haltestelle fährt, ist die **besondere Serviceart** eines BürgerBus „von Tür zu Tür“ zu fahren.

**Die meisten gemeinnützigen BürgerBus-Vereine befördern die „75+“-Fahrgäste entgeltlos.**

**Hilfe** wird beim Einsteigen geleistet, Taschen werden getragen oder man geht mit zum Einkaufen. In den Mantel helfen und mal nach dem Hausschlüssel fragen gehört auch dazu, damit der Fahrgast später wieder ins Haus kommt. Dadurch sind BürgerBus Vereine auch kein Mitbewerber zu Taxi, denn den BürgerBus muss man einen Tag oder sogar mehrere Tage oder Wochen vorher reservieren. Spontane Wünsche werden nicht erfüllt. Alle Fahrgäste sind mit Namen, Adresse und Jahrgang bekannt - im Schnitt 0,2 bis 0,5 Prozent der Bevölkerung.

**Anfänglich ist es besser, den Dienst wenige Tage in der Woche anzubieten und bei Bedarf und verfügbaren Ehrenamtlichen auszuweiten, wenn die Aktiven mit Disposition und Fahrrouen Erfahrung gesammelt haben.** Der Betrieb wird oftmals von Bedürfnissen der kirchlichen Gruppen zu Kaffeenachmittagen, Tanzen oder Gymnastikgruppen bestimmt. So fangen viele BürgerBus-Initiativen an dem Tag an und erweitern auf 3, 4 oder 5 Tage in der Woche, wenn die Zahl der erforderlichen Disponentinnen/Disponenten und Fahrerinnen/Fahrer gefunden wurde.

In der **Pandemie-Zeit** wurden auch Sonn- und Feiertagsfahrten möglich gemacht, um die wenig mobilen „75+“-Fahrgäste zu den Impfzentren zu bringen und wieder nach Hause zu begleiten.

Eine **typische Anzahl Ehrenamtlicher** ist erforderlich, bei 4-Stunden-Schichten:

2 x 4 Stunden = 2 Fahrerinnen/Fahrer + 1 Ersatzfahrer/innen

Das summiert sich bei 3 Fahrtagen auf:

9 Fahrerinnen/Fahrer + 3 Disponentinnen/Disponenten + 1 Reserve = 13 Ehrenamtliche

Bei 5 Tagen werden das dann:

5 x 3 = 15 plus 5 Disposition + 1 Reserve = 21 Ehrenamtliche

Dazu kommen noch die 5 Vorstände, die auch bei einigen BürgerBus-Vereinen selbst Disponentinnen/Disponenten oder Fahrerinnen/Fahrer sind.

### **Unterstützungsbedarf der „75+“-Fahrgäste, Corona-Maßnahmen, Hygiene**

Unsere Fahrerinnen und Fahrer sehen den **Unterstützungsbedarf** meistens selber, aber in den Kommentaren des Auftrags wird auch darauf hingewiesen, dass heute ein neuer Fahrgast mit Rollator mitzunehmen ist oder eine ältere Dame mit Makuladegeneration Hilfe vom Haus zum BürgerBus oder vom BürgerBus zum Arztzimmer beim vereinbarten Termin benötigt.

**Während der Pandemie** haben einige BürgerBus-Vereine die Zahl der gleichzeitig beförderten Fahrgäste auf eine Person oder Familie reduziert oder sogar den Betrieb eingestellt. Andere haben eine Trennwand aus Plexiglas, wie man das von Großstadttaxis kennt, eingebaut und damit die FahrerIn/den Fahrer und Fahrgast voneinander geschützt. Das Tragen von FFP2-Masken, besonders im Moment der Ein- und Ausstiegshilfe, wurde von allen (Fahrgästen und Ehrenamtlichen) praktiziert. Hygiene Ausrüstung (Feucht-Tücher und Küchenpapierrolle mit Desinfektionsmitteln) werden benutzt, um Türgriffe, Festhaltepunkte und Gurtschlösser zu reinigen.

## **4. Finanzierung, Sponsoring, Fördermöglichkeiten, Vereins-Mitgliedschaft . . . . .**

Die Gemeinde finanziert in den meisten Fällen die **Initial-Kosten** oder **jährliche Pauschalen**, um die Anschaffungen und Betriebskosten zu stemmen.

Gemeinnützige Vereine (die Mehrheit ist so organisiert) dürfen auch **Spendenbescheinigungen** ausstellen, z. B für die Bereitstellung eines Parkplatzes in einer Tiefgarage oder die Wartung und Ladung von e-Fahrzeugen.

Die Summe von **Mitgliedsbeiträgen** (z. B. 10 bis 12 Euro pro Jahr) bringt bei einigen hundert Unterstützerinnen/Unterstützern eine Möglichkeit, die Finanzierung zu sichern, wie auch freiwillige Spenden, die ins Sparschwein im Fahrzeug übergeben werden.

Manche BürgerBus-Vereine haben neben der eigenen Beschriftung auch Reklame angebracht und erhalten dafür größere **Sponsoring-Beträge** von entsprechenden Firmen.

Hinweis: Fördermöglichkeit nach § 45 c Abs. 1 Nr. 2 SGB XI für ein Kalenderjahr. Folgeanträge sind möglich. Informationen hierzu können bei der Agentur Pflege - einer Beratungsstelle im Auftrag des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Integration Baden-Württemberg - via E-Mail unter [info@pflege-engagiert.de](mailto:info@pflege-engagiert.de) oder direkt über die Internetseite [www.pflege-engagiert.de](http://www.pflege-engagiert.de) eingeholt werden.

### **Befördert wird auch ohne Mitgliedschaft**

Wir befördern alle, die das Kriterium 75+ erfüllen, **eine Mitgliedschaft im BürgerBus-Verein ist nicht erforderlich**. Die Erfahrung der meisten BürgerBus-Vereine zeigt, dass der Anteil der Älteren bei 80 Prozent liegt. Die restlichen 20 Prozent sind bei einigen BürgerBus-Vereinen Kindergartenkinder oder Schülerinnen/Schüler, die in Einzelfällen mit entsprechenden Hilfsmitteln (Sitzerhöhungen vom Kindergarten) auch unter den Fahrgästen sind. Natürlich darf auch die/der 45-Jährige mit gebrochenem Fuß oder Arm mitfahren, denn sie/er ist vorübergehend hilfebedürftig und kann nicht selbst Auto fahren.

## 5. Telekommunikationsverträge, Versicherungen, Kfz-Steuern, Berufsgenossenschaft . . . . .

Die **Kommunikation** im BürgerBus ist sehr wichtig, daher haben die meisten Vereine ein Handy oder Smartphone mit einem Mobilfunkvertrag im Einsatz. Hier gibt es große Unterschiede, die von 7,99 bis über 50,00 Euro reichen. Die Deutsche Telekom ist ein solider Anbieter der für 14,95 Euro pro SIM-Karte, ohne Daten an gemeinnützige Vereine verkauft. Verträge mit Datenverkehr (LTE) kosten von 19,95 Euro pro SIM-Karte monatlich, Laufzeiten liegt bei 2 Jahre.

**Versicherungen:** Haftpflicht-, Unfall-, Rechtsschutz-, Kfz- und evtl. eine Dienstreise-Versicherung werden von allen Vereinen abgeschlossen und stellen einen bedeutenden Kostenfaktor jedes Jahr dar. Die Kfz-Steuer betrifft zur Zeit nur Benziner und Dieselfahrzeuge. Die Badische Gemeinde Versicherung (BGV) und die Württembergische Gemeinde Versicherung (WGV) werden in acht Fällen genannt, weil beide Versicherungen im Bodenseekreis aktiv sind. Einige BürgerBus-Vereine haben eine Zugehörigkeit zu einer **Berufsgenossenschaft**, vorzugsweise Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege (BGW) in Hamburg.

## 6. Buchungs- oder Dispositionssystem für registrierte Fahrgäste . . . . .

**Die Wahl des Dispositionssystems reicht von „Zettelwirtschaft“, über elektronische Kalender-Eintragungen, zu Excel-Tabellen bis zu professionellen Lösungen, die aus anderen BürgerBus-Systemen entstanden sind.** Den Nachweis für das Finanzamt, wie viele „75+“-Fahrgäste ein BürgerBus prozentual transportiert hat, erfordert von allen Fahrgäste die Registrierung mit Namen, Adresse und Jahrgang. Die einmal erfassten persönlichen Daten werden nur bei der ersten Fahrt zur Unterschrift vorgelegt. Dabei wird auch der Hinweis auf die DSGVO Einhaltung erklärt.

Ein Verein kann mit dem **Dewango-BürgerBus-Buchungssystem** jeder Person individuell bis zu 2 x 3 Minuten mehr Ein- und Aussteige-Zeit zuordnen, damit die Fahrerin/der Fahrer genügend Zeit hat, Hilfestellung zu geben (wenn dies gewünscht wird oder die Fahrerin/der Fahrer erkennt, dass dies erforderlich ist). Geo-Positionsdaten von „Tür zu Tür“ rechnen automatisch die erforderliche Fahrzeit aus, ein fest programmierter Zeitzuschlag von 10 bis 15 Prozent bringt auch bei Verkehrstau oder anderen Einflüssen auf den gebuchten Fahr-Routen nie eine Zeitnot. **Die einfache Bedienung und Benutzung über einen Browser mit Benutzername und Passwort zum Server des Dispositionssystems erleichtert den Betrieb innerhalb 2 Stunden pro Tag für die Disponentinnen und Disponenten.** Erfahrungsgemäß reicht die Zeit von 16:00 bis 18:00 Uhr, um den Fahrplan für den nächsten Fahrtag aufzunehmen und kurze Zeit danach an das ganze Fahrteam per E-Mail zu versenden. Hier spielt die **Datenschutzverordnung** eine Rolle und erfordert auch von den Fahrerinnen/Fahrern eine Weiterbildung und Unterschrift zur Datenschutz-Vereinbarung und deren korrekter Einhaltung. **Ein Display im Fahrzeug (bei einigen Vereinen ein Smartphone) oder ein iPad zeigt die Fahraufträge und bei Bedarf die Navigation zu einer neuen Haustür.** Durch Rückmeldung über Mobilfunk wird idealer Weise auf dem zentralen Server protokolliert, ob der Fahrgast erschienen und eingestiegen ist oder nicht. **Archiv- und Statistikfunktionen** ergänzen das Tool und erlauben z. B. für die Jahresversammlung Auskunft zu geben: Welche Orte wurden angefahren? Wer ist wie oft gefahren? Wie viele km wurden zurückgelegt? Wie viele Fahrgäste sind im Monat, Quartal oder Jahr transportiert worden? ...

**Andere BürgerBus-Vereine nutzen S.RufMobil**, das sich in den letzten Jahren verbesserte und wie Dewango auch mehrere Fahrzeuge disponieren kann.

### DSGVO, Datenschutz zu personenbezogenen Daten

Da alle Fahrgäste nur mit Namen, Adresse und Jahrgang erfasst werden, ist laut Datenschutz-Verordnung **keine Datenschutzbeauftragte/kein Datenschutzbeauftragter erforderlich.**

### **Datenschutzbeauftragte/Datenschutzbeauftragter und besondere personenbezogene Daten**

**Während der Pandemie** wurden aber auch Gesundheitsdaten, wie der Impfstatus, erfasst und später wieder gelöscht. Diese Erweiterung der besonderen persönlichen Daten erfordern eine Datenschutzbeauftragte/einen Datenschutzbeauftragten. Ebenso die Tatsache, dass die ehrenamtlichen Disponentinnen/Disponenten oft notwendige Hilfsmittel wie Rollator, klappbaren Rollstuhl oder den Gesundheitszustand wissen und in den Kommentaren bei den Fahrgästen notieren.

### **Kommunikationssystem unter den beteiligten Ehrenamtlichen, Infocomputer (iPad) und Mobiltelefon im BürgerBus**

Die Wahl des Kommunikationssystems reicht von „Zettelwirtschaft“ bis zu professionellen Lösungen.

Kostenlos benutzbar ist ein **Litauisches System**, das funktionell Microsoft entspricht, aber einige bessere und interessantere Eigenschaften wie Mehrbenutzer (mit Gruppenmitgliedsrechten) besitzt.

**OnlyOffice** kann man als gemeinnütziger Verein kostenlos betreiben und damit wird die Kommunikation unter den aktiven Ehrenamtlichen mit Datenschutz ermöglicht. Dieses System wurde unter anderem auch mit und für das CERN in Genf entwickelt. Es reicht ein Zugang über den Browser mit dem Benutzernamen und Passwort, und die DSGVO wird eingehalten, weil Daten nur in dem Server innerhalb der EU gespeichert werden, nicht auf dem Heim-PC.

**Wichtig ist bei dem Dispositionssystem die Archiv-Funktion**, damit das Finanzamt bei einer Prüfung auf Kundinnen- und Kunden-Daten zugreifen kann, die schon Jahre zurückliegen, wenn der Verein nachweisen muss, dass 66 Prozent der Kundinnen und Kunden aus der Altersgruppe 75+ erreicht wurden, damit die Gemeinnützigkeit und Befreiung von der Körperschaftssteuer gewährleistet bleibt.

**Bei den meisten Vereinen zeigt ein Apple iPad mit LTE-Datenkommunikation im Fahrzeug alle Fahraufträge an und ist gleichzeitig Navi und Infocomputer.** Zusätzlich wird ein Mobilfunk-Telefon eingesetzt, damit private Mobilfunk-Telefone nicht benutzt werden müssen.

## **7. Zielgruppen benötigen nur Telefon für Reservationswünsche . . . . .**

**Laut Gesetz (Abgabeverordnung §§52 und 53) dürfen Menschen, die das 75. Lebensjahr erreicht haben, Hilfe beanspruchen.** Die meisten BürgerBus-Vereine verzichten generell auf Buchung über die Internet- oder Smartphone-Technik und erlauben nur **Anrufe auf eine zentrale Telefonnummer**, die bei allen Disponentinnen/Disponenten gleichzeitig klingelt. Nur der Diensthabende nimmt den Anruf entgegen. Dies wird bei einigen Vereinen über ein PlaceTel-System (Cisco) erreicht und eine spezielle Programmierung der Fritz!Box bei den Ehrenamtlichen. Nur die „diensthabende“ Disponentin/der „diensthabende“ Disponent hat sein zweites DECT-Telefon eingeschaltet, um die Fahraufträge im Dispositionssystem einzutragen. Die Kolleginnen und Kollegen, die erst morgen oder am darauffolgenden Tagen Dienst haben, löschen die eingegangenen Telefonanrufe oder reagieren auch bei Verfügbarkeit (außerhalb der Dienstzeit von 16:00 bis 18:00 Uhr) auf den Anrufbeantworter, dessen Inhalt per MP3-Datei über PlaceTel abrufbar ist. Darauf kann man in der Dienstzeit reagieren und die Kundin/den Kunden zurückrufen.

## 8. Klassischer Diesel (8-Sitzer) oder e-Fahrzeug (7-Sitzer), ergänzende Sicherheit am Fahrzeug mit elektrischer Trittstufe . . . . .

Die Diskussion, **welches Fahrzeug geeignet erscheint**, zieht sich in den meisten BürgerBus-Vereinen über lange Zeit und verhindert eine zügige Umsetzung des gewünschten sozialen Fahrdienstes. Man kann lange über e-Fahrzeuge und/oder Diesel reden. **Mitentscheiden wird immer das Budget und die Lieferbarkeit eines geeigneten Mehrsitzers.** Einige Vereine haben so viele finanzielle Mittel zur Verfügung, um ein neues e-Fahrzeug zu leasen oder sogar zu kaufen. Andere Vereine begnügen sich mit guten deutschen gebrauchten 8-Sitzern, wie z. B. Mercedes Vito Tourer. Diese kann man mit ca. 100.000 km und 4 bis 6 Jahren Alter schon für ca. 20.000 Euro inkl. MwSt. erwerben, z. B. ehemalige weiße Bundeswehrfahrzeuge. Hier kommt auch die e-Vito Variante in Zukunft ins Spiel.

**Ein BürgerBus-Verein nutzt den japanischen NISSAN e-NV-200 erfolgreich, stellt aber fest, dass der Sitzraum und die Beinfreiheit sehr einschränkend sind.**

BürgerBus-Vereine wollen alle ältere Menschen transportieren und benötigen daher auch **elektrisch ausfahrbare Trittstufen**, die einen weiteren Kostenfaktor darstellen. Für die meisten Diesel-Fahrzeuge ist die Nachrüstung durch Mobitec in Memmingen verfügbar. Bei e-Fahrzeugen ist es nicht möglich nachzurüsten, weil die Batterie im Fahrzeugboden integriert ist.

**Einigen Vereinen ist es auch gelungen, ein rollstuhlfähiges Fahrzeug, wie z. B. ein VW Caddy Maxi oder ein Ford Transit, zu erwerben, wenn die Fahrgäste diesen Wunsch am Projektstart erkennen lassen.**

### **Fahrerqualifikationen und Ehrenamtszuschalen (auch für Disponentinnen/Disponenten)**

Die meisten der Vereine verlangen nur den **Führerschein Klasse B, ein Sehtest von der Optikerin/vom Optiker oder von der Augenärztin/vom Augenarzt, ein Arztzeugnis über den Gesundheitszustand und ein erweitertes polizeiliches Führungszeugnis**, das man am Wohnort der FahrerIn/des Fahrers kostenlos (mit einer Bescheinigung des gemeinnützigen Vereins) beantragen kann.

Ein **Personenbeförderungsschein** benötigt man nur bei einem kostenpflichtigen BürgerBus, beispielsweise mit emma (e-mobil mit anschluss) und bei Fahrzeugen ab 9 Sitzen. Die seit 2022 gesetzlich limitierte Ehrenamtszuschale von 900,00 Euro pro Jahr wird zum Teil in BürgerBus-Vereinen bezahlt. Ein Verein hat in seiner Mitgliederversammlung beschlossen, 480,00 Euro pro Jahr oder 120,00 Euro pro aktivem Quartal auszus zahlen. Dies gilt für Fahrerinnen/Fahrer und auch für Disponentinnen/Disponenten und die aktiven Vorstandsmitglieder.

### **Schlüsselübergabe unter Ehrenamtlichen mit Safe und Transponder**

Jeder Verein möchte Kosten vermeiden, trotzdem ist der Weg zum Ehrenamt nicht immer zu Fuß zu erreichen. Deshalb **erstatten die meisten Vereine 0,30 Euro pro km für die Anfahrt „zur Arbeit“.** **Am Parkplatz in einer Tiefgarage oder einem offenen Parkplatz mit Zaun und Türen wird meistens ein Safe angebracht, der mit einem Transponder zu öffnen ist und in dem sich der Schlüssel für das „Bus‘le“ befindet.** **Wenn man mehrere Standorte hat, muss dieses System überall funktionieren.** In einem anderen Verein wird das Fahrzeug nach dem Tageseinsatz zur nächsten FahrerIn/zum nächsten Fahrer gebracht, mit entsprechendem Rücktransport nach Hause. Hier ist ein größerer km-Aufwand notwendig, wenn die Gemeinde keinen geeigneten Parkplatz (z. B. einer Flächengemeinde) bereitstellen kann.

### **Arbeitskleidung im Sommer und Winter, Umhänge-Schild der Organisation**

Die meisten Vereine haben Namensschilder mit **Vor- und Nachnamen der Fahrerin/des Fahrers und dem Logo des Vereins**, um von den Fahrgästen persönlich angesprochen zu werden. Manche Vereine stellen auch T-Shirts und Blousons oder Winterjacken mit aufgestickten Logos zur Verfügung.