

## Öffentlicher Personennahverkehr in ländlichen Räumen – ein kleines Kompendium

### Einleitung

Die ländlichen Räume sind von einer geringen Bevölkerungsdichte, zerstreuten Siedlungsstrukturen und großen Entfernungen zwischen den Standorten für Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägt. Daher ist dort für das Funktionieren des Alltagslebens eine relativ weiträumige Mobilität grundlegende Voraussetzung. Diese sichert in den ländlichen Räumen überwiegend der private PKW, womit der motorisierte Individualverkehr einen zentralen Stellenwert einnimmt, während meist ein nur eingeschränktes öffentliches Personennahverkehrs-Angebot (ÖPNV) zur Verfügung steht. Jedoch ist trotz dieser PKW-Dominanz die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs eine wichtige Aufgabe der Landkreise, um Kommunen und den Bürgern und Bürgerinnen, denen die Nutzung eines PKWs nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung steht, den Zugang zu den Einrichtungen der sozialen Daseinsvorsorge und der Versorgung zu ermöglichen.

Gerade diese Aufgabe wird jedoch in Zukunft durch die demografischen und sozioökonomischen Veränderungen noch erschwert werden. Das macht die Entwicklung neuer Formen des ÖPNV notwendig, um entsprechende Mobilitätsangebote sicherzustellen. Hierbei gilt es den klassischen Linienverkehr um weitere flexible Bedienungsformen zu ergänzen, die den tatsächlichen lokalen Bedarfen angepasst werden.

Es müssen also Konzepte entwickelt werden, wie eine zukunftsfähige Mobilität in den ländlichen Räumen aussehen kann und vor allem, wie ein bedarfsgerechtes und gleichzeitig ökonomisch rentables ÖPNV-Angebot in den ländlichen Räumen aufgebaut und auch in Zukunft gewährleistet werden kann.

Viele ländliche Regionen, Projekte und Entwicklungsprogramme, darunter beispielsweise auch verschiedene ILE-Regionen im Landkreis Ansbach bzw. in Mittelfranken, stehen vor dieser Fragestellung. Vor diesem Hintergrund ist das vorliegende Kompendium entstanden, in dem die Grundlagen zum ÖPNV erklärt und darüber hinaus verschiedene flexible Bedienungsformen oder auch alternative Verkehrskonzepte im Rahmen von Praxisbeispielen vorgestellt werden. Zudem gibt das angehängte Glossar einen Überblick über die zentralen Begriffe.

### Impressum



#### Umsetzungsbegleitung Region **ROTHENBURG** ob der Tauber:

c/o neuland+ GmbH & Co KG – Regionalbüro Hohenlohe Franken

Linda Kemmler & Hannes Bürckmann

[kemmler@neulandplus.de](mailto:kemmler@neulandplus.de)

[buerckmann@neulandplus.de](mailto:buerckmann@neulandplus.de)

Stand: Juli 2018

# Inhalt

Einleitung .....	1
Impressum .....	1
Glossar .....	3
Mobilität in ländlichen Räumen – Herausforderungen und Problemlagen .....	4
Mobilitätsverhalten in ländlichen Räumen .....	4
Aktuelle Problemlagen .....	4
Warum braucht es den ÖPNV trotzdem? .....	4
Akteure der Konzeption und Umsetzung des ÖPNV in ländlichen Räumen .....	5
Mobilitätsangebote im ländlichen Raum .....	6
Der Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes .....	6
Klassischer Linienverkehr des ÖPNV .....	7
Flexible Angebotsformen .....	7
Sonderform Bürgerbus .....	9
Alternative Angebotsformen .....	9
Beispiele aus der Praxis .....	11
Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) in der kommunalen Allianz NeuStadt und Land .....	11
Der Flexibus des Landkreis Günzburg .....	13
„BüBLa“ - Der Bürgerbus in Langenzenn .....	15
„Mobilfalt“ des NVV in Nordhessen .....	17
Zusammenfassende Übersicht der Praxisbeispiele .....	19
Literaturhinweise .....	20

## Glossar

<b>Anruf-Sammel-Taxi (AST)</b>	Das Anrufsammeltaxi – kurz AST – ist ein Betriebsformat, das in der Regel im Rahmen des Bedarfsverkehrs zum Einsatz kommt. Die Fahrleistung wird nur nach rechtzeitiger Anmeldung bei der Fahrtwunschzentrale erbracht und findet meist von einer bestimmten Adresse zu einer Haltestelle oder von einer Haltestelle zu einer bestimmten Adresse statt. Die Fahrt wird mittels eines Kleinbusses oder eines Taxis erbracht. Die Fahrtkosten liegen in der Regel über den regulären Preisen des Linienverkehrs, jedoch unter dem herkömmlichen Taxipreis.
<b>Bedarfsverkehr</b>	Der Bedarfsverkehr bezeichnet ein Angebot, das sich neben dem Linienverkehr etabliert hat und bedarfsgerecht ein Angebot in Schwachlastzeiten und Schwachlasträumen anbietet. Die Fahrten werden in der Regel mit kleinen Bussen oder Taxis durchgeführt. Die Fahrten werden nur durchgeführt, wenn ein Fahrtwunsch vorliegt – also bei einer präzisen angemeldeten Verkehrsnachfrage – wodurch Leerfahrten vermieden werden können. In der Regel ist der Bedarfsverkehr in unterschiedlichem Grade räumlich, wie auch zeitlich flexibilisiert.
<b>Bürgerbus</b>	Ein Bürgerbus bietet die Möglichkeit, durch bürgerschaftliches Engagement Mobilitätsbedürfnisse zu bedienen, die in Schwachlastzeiten oder -räumen nachgefragt werden und einen regulären Bus- oder Rufbusbetrieb nicht rechtfertigen. Bürgerbuskonzepte lassen sich in öffentlich- und zivilgesellschaftlicher Zusammenarbeit oder als rein zivilgesellschaftliche Lösungen umsetzen. Wird der Bürgerbus in öffentlich-zivilgesellschaftlicher Zusammenarbeit umgesetzt, ist er in den ÖPNV im Sinne eines Linienbetriebes auf konzessionierten Strecken integriert, dies entspricht § 42 PBefG.
<b>Fahrtwunschzentrale</b>	Die Fahrtwunschzentrale ist in der Regel elementarer Bestandteil der flexiblen Angebotsformate des Bedarfsverkehrs, wie AST oder Bürgerbus. Hier werden die (meist telefonisch durchgeführten) Fahrtwünsche entgegengenommen und die Fahrten koordiniert. In der Praxis bestehen zahlreiche Begriffe für Fahrtwunschzentralen, wie Mobilitätszentrale, Callcenter, AST-Zentrale etc.
<b>Linienkonzession</b>	Angebote des ÖPNV, die den Vorschriften des PBefG unterliegen, bedürfen für die Beförderung von Personen einer Genehmigung der zuständigen Genehmigungsbehörde – in der Regel der Bezirksregierung. Liegen die Voraussetzungen zur Genehmigung des Antrages vor, erhält das Verkehrsunternehmen eine Genehmigungsurkunde.
<b>Linienverkehr</b>	Der Linienverkehr stellt die klassische Angebotsform des ÖPNV dar und dient in den ländlichen Räumen der Generierung einer Basisversorgung wie der Verbindung von Zentren untereinander. Die Busse (oder andere Fahrzeuge) im Rahmen des Linienverkehrs verkehren nach einem Fahrplan mit definierten Haltestellen und somit auch einer festen Fahrtroute sowie festgelegten Ab- und Ankunftszeiten, welche unabhängig der Verkehrsnachfrage stets eingehalten werden. Somit ist der Linienverkehr angebotsorientiert ausgestaltet und eignet sich für Regionen und Zeiträume, in denen eine regelmäßige und stetige Fahrgastnachfrage vorhanden ist.
<b>Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</b>	Den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen Angebote des ÖPNV, die die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (O-Bussen) oder mit Kraftfahrzeugen durchführen.
<b>Ridesharing</b>	Beim Ridesharing handelt es sich um ein öffentlich, jedoch nicht zwingend kostenlos zugängliches Mitnahmesystem. Dabei werden freie Plätze im privaten Pkw zu Verfügung gestellt. Das Teilen von Fahrzeugen im Sinne einer solchen organisierten Mitnahme, zählt zu den „peer-to-peer“-Ansätzen (p2p). Dies steht für „gleich-zu-gleich“ und beschreibt eine nicht-gewerbliche Beförderung von Personen. Jedoch kann die Grenze zwischen privater Mitnahme und gewerblicher Beförderung in der Praxis nicht so leicht gezogen werden: Nach derzeitiger Rechtslage ist die rechtliche Schwelle dann erreicht, wenn die Einnahmen aus der Mitnahme die Betriebsausgaben übersteigen. Die Information dieser Mitfahrgelegenheit wird meist über Online-Plattformen kommuniziert.

# Mobilität in ländlichen Räumen – Herausforderungen und Problemlagen

## Mobilitätsverhalten in ländlichen Räumen

Einen guten Überblick über den aktuellen Stand der Mobilität in Deutschland sowie insbesondere die Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen können dem aktuellen Raumordnungsbericht des Bundes (2017) entnommen werden und sind im Folgenden knapp zusammengefasst:

In Deutschland verfügen – wie in den meisten Industriestaaten – vergleichsweise viele Haushalte (76 Prozent) über einen PKW, zudem steht dieser in vielen Regionen des Landes auf Platz eins der Verkehrsmittelwahl. Dies gilt insbesondere in den ländlichen Räumen: Im Mittel liegt die Motorisierungsrate in ländlichen Kreisen bei fast 600 PKW je 1.000 Einwohner, was deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 540 PKW je 1.000 Einwohner liegt. Diese Werte ergeben sich aus der dort oft mangelhaften „Wahlfreiheit der Mobilität“ der Menschen und auch die Erreichbarkeit der Angebote der Daseinsvorsorge zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist hier durch die längeren Wege erschwert.

Unterzieht man die Verkehrsmittelnutzung einer differenzierteren Betrachtung nach Aktivitätszweck wird deutlich erkennbar, dass in den ländlichen Kreisen der PKW am häufigsten im Berufsverkehr genutzt wird, die Nutzungsrate liegt bei 70 Prozent. Auch für den Einkauf verwenden in den ländlichen Räumen über 60 Prozent der Bewohner den PKW, was in den oftmals fehlenden Einkaufsmöglichkeiten vor Ort begründet liegt. Lediglich im Ausbildungsverkehr dominiert auf dem Land der sogenannte „Umweltverbund“, also das (kombinierte) Nutzen von Bahn, ÖPNV oder Fahrrad sowie das Zurücklegen von Wegen zu Fuß. Innerhalb des Umweltverbundes liegt die Nutzungsrate des ÖPNV bei etwa 25 Prozent. In den ländlichen Regionen stellen also Schüler die Hauptnutzergruppe des ÖPNV dar oder anders – drastischer – ausgedrückt: Der Schülerverkehr ist das Rückgrat des ÖPNV. Die Schülerbeförderungen stellt somit einen Großteil der Finanzierung sicher, gleichzeitig haben Schüler die am leichtesten zu berechnenden Anforderungen: Die Nutzerzahl entspricht im Wesentlichen den Schülerzahlen, die zeitlichen Bedarfe orientieren sich am Stundenplan. Es werden also Fahrten zur und von der Schule gesichert, außerhalb der Schulzeiten finden sich jedoch oftmals große Lücken im Angebot.

## Aktuelle Problemlagen

Die Leistungserbringung im öffentlichen Personennahverkehrs bewegt sich in den dünn besiedelten, peripheren Regionen in einem Spannungsfeld aus den hohen Fixkosten des klassischen Linienverkehrs, einer schwer zu bündelnden Nachfrage der verschiedenen Nutzergruppen und einer oftmals dispersen Siedlungsstruktur. Der demografische Wandel führt zu einer Verstärkung dieser Problemlagen und zu einer reduzierten und veränderten Nachfragesituation im Bereich der herkömmlichen ÖPNV-Angebote, da die Zahl der Schüler abnimmt, während die Zahl der Älteren zunimmt. Aufgrund der starken Abhängigkeit des ÖPNV vom Schülerverkehr, wird dessen Finanzierbarkeit durch die geringer werdenden Einnahmen erschwert, gleichzeitig profitieren andere Nutzergruppen nur bedingt von dem, an die Schulzeiten angepassten ÖPNV-Angebot, da ihre Bedürfnisse in der Regel deutlich heterogener sind.

Bereits heute ist die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs in vielen ländlichen Regionen unter rein wirtschaftlichen Aspekten nicht tragfähig und Bedarf hoher Zuschüsse der öffentlichen Hand, bei einer oftmals gleichzeitig knappen Finanzlage derselben. Zudem führt der wachsende Anteil älterer nicht zu einer steigenden Nutzerzahl: In Zukunft werden viele Senioren aktiver sein und vermehrt über einen Führerschein und/oder PKW verfügen, was sich negativ auf die Nutzerzahlen dieser Altersgruppe auswirken kann. Gleichzeitig kann auf Grund der demografisch bedingten Verschiebungen in der Altersstruktur jedoch von einem insgesamt wachsenden Anteil älterer Nutzer ausgegangen werden, was mit einer Ausdifferenzierung der Nachfrage einhergeht, da ihre Bedürfnisse in zeitlicher und räumlicher Hinsicht weitaus schwerer zu bündeln sind. Darüber hinaus haben Senioren veränderte Anforderungen an den ÖPNV, weswegen sich dieser in seiner Organisation und Struktur an den Prinzipien Nähe, Verständlichkeit und Barrierefreiheit orientieren muss.

## Warum braucht es den ÖPNV trotzdem?

Trotz dieser Problemlagen ist es die Aufgabe der öffentlichen Hand, ein ausreichendes Mobilitätsangebot zu schaffen und damit zur – im Grundgesetz (Art. 72 GG) verankerten – Sicherung der Daseinsvorsorge sowie der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse beizutragen.

Die Schaffung eines ausgewogenen und umfangreichen Mobilitätsangebotes in den ländlichen Räumen kann darüber hinaus der Abwanderung entgegenwirken und erhöht die Attraktivität der ländlichen Wohnstandorte. Zudem wird dadurch die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen aber auch die Möglichkeit der Teilhabe für Menschen ohne PKW gewährleistet.

Die Handlungsansätze, die den Akteuren des ÖPNV in den ländlichen Räumen zur Verfügung stehen, sind vielfältig, müssen aber auf Grund der gänzlich unterschiedlichen Anforderungen und Rahmenbedingungen von städtische Ansätzen abrücken. Die Lösungen sind zudem nicht standardisiert, sondern an die regionalen Gegebenheiten anzupassen. Vielerorts müssen die richtigen Strategien (zumindest in Teilen) noch entwickelt werden, wobei eine gewisse Orts- und Menschenkenntnis sowie Phantasie und Einfallsreichtum unabdingbar sind. Für die Planer bedeutet dies Kooperationsgeschick sowie die Zusammenführung der unterschiedlichen Ebenen wie Landkreisverwaltung, Gemeinden und Fahrdienstleister.

Als Lösung wird zumeist vor dem Hintergrund der Herausforderungen eine Entwicklung verschiedener bedarfsgestützter Angebotsformen gesehen. Diese sind durch unterschiedliche Flexibilisierungsgrade, Organisations- und Betreiberkonzepte gekennzeichnet und bieten in Kombination mit dem herkömmlichen Linienverkehr eine Möglichkeit, auf die unterschiedlichen Raum- und Nachfragestrukturen zu reagieren. Die Konzepte werden in Kapitel „Mobilitätsangebote im ländlichen Raum“ genauer erläutert. Zudem finden sich im letzten Kapitel spannende Beispiele aus der Praxis.

## Akteure der Konzeption und Umsetzung des ÖPNV in ländlichen Räumen

An der Planung – sowohl von klassischen als auch flexiblen Bedienungsformen des ÖPNV – sind zahlreiche unterschiedliche Akteure beteiligt. Hierzu zählen die zuständigen Landesministerien als politische Entscheidungsträger und ihre ausführende Genehmigungsbehörde, zudem die Landkreise und/ oder kreisfreie Städte, Gemeinden und als planerische Entscheidungsträger die Kreis- und Gemeindeverwaltungen. Insbesondere wenn es um die Einführung flexibler Angebote geht oder ein Linienangebot in ein solches überführt werden soll, ist es zudem ratsam die lokalen Verkehrs- und Taxiunternehmen wegen ihrer Kenntnisse über die tatsächlich existierende Nachfrage nach Verkehrsleistungen bereits von Anfang an in den Planungsprozess einzubinden.

### Die Genehmigungsbehörde

Die für den straßengebundenen ÖPNV zuständigen Genehmigungsbehörden sind die Landesverwaltungsämter oder die Regierungspräsidien der Bezirksregierungen. Unter anderem erteilen sie die Linienkonzessionen und überwachen die Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens sowie die Angemessenheit der Leistungen, die an die Linienkonzession gebunden sind. Außerdem prüfen sie, ob die von den Verkehrsunternehmen angebotenen Leistungen den Vorstellungen des Aufgabenträgers für eine ausreichende Verkehrsbedienung entsprechen. Darüber hinaus sind die Genehmigungsbehörden zuständig für Genehmigungswettbewerbe.

Auch bei der Umstellung eines Betriebes auf ein flexibles Angebot muss die Genehmigungsbehörde zustimmen und sollte vom Aufgabenträger frühzeitig über diese Planung informiert werden, damit diese die Genehmigungsfähigkeit überprüfen kann. Auch im laufenden Betrieb müssen die Fahrpläne von der Genehmigungsbehörde genehmigt werden. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger, Fahrdienstleister und Genehmigungsbehörde ist also in jedem Fall anzustreben und ratsam.

### Der Auftraggeber

Im Bereich des straßengebundenen ÖPNVs und der Straßenbahnen liegt die Aufgabenträgerschaft und Finanzierungsverantwortung bei den Landkreisen und kreisfreien Städten nur selten werden andere Aufgabenträger zugelassen. In der Regel sind sie auch die Auftraggeber der flexiblen Bedienungsformen, als sogenannte „Leistungsbesteller“. Jedoch kann auch einzelnen Städten und Gemeinden die Position als Auftraggeber zukommen, insbesondere dann, wenn das flexible Angebot ein Zusatzangebot für die Bevölkerung darstellen soll, welches über die Sicherung der Daseinsvorsorge hinausgeht. Eine gemeinsame Beauftragung durch Stadt oder Gemeinde und Landkreis ist ebenfalls möglich.

Da der Auftraggeber gleichzeitig die Finanzierungsverantwortung für das (flexible) Angebot trägt, ist er gleichzeitig auch der zuständige politische Entscheidungsträger: Sind also Landkreise die Auftraggeber, sind Kreistage die politischen Entscheidungsträger, während es bei Städten und Gemeinden die Stadt- bzw. Gemeinderäte sind. Der politischen Ebene obliegt die Aufgabe, die Ziele des ÖPNV zu formulieren, Art und Umfang des Angebotes zu benennen und die Finanzierung des flexiblen Angebotes sicherzustellen. Sie leitet somit auch den Planungsprozess in die Wege. Die Planung selbst wird indes jedoch von den planerischen Entscheidungsträgern durchgeführt: Je nach Aufgabenträger sind dies Kreis- oder Gemeindeverwaltung.

Aufgrund oftmals knapper Ressourcen sind die Aufgabenträger auf eine umfangreiche Unterstützung der Planung angewiesen. Planungsaufgaben, die eigentlich in den Bereich der Aufgabenträger fallen, werden in der Praxis häufig von den Verkehrsunternehmen erbracht. Dies betrifft beispielsweise die Verfügbarkeit und Interpretation von Daten und Informationen des Verkehrsunternehmens zur ÖPNV-Bedienung (z.B. Verkehrsnachfrage, Verteilung der Nachfrage, Fahrgastzahlen etc.), aber auch Planungsschritte zur Konzeption des Angebots.

### Die Betreiber

Je nach Ausgestaltung des flexiblen Angebotes, können die Betreiber kommunale bzw. öffentliche Verkehrsunternehmen, private Busunternehmen aber auch Taxiunternehmen sein. Die Inhaber der Konzession zum Betrieb des Angebotes sind in der Regel private oder öffentliche Verkehrsunternehmen oder die örtlichen Stadtwerke. In den meisten Fällen betreiben die Konzessionsinhaber dann auch das Angebot selbst, sie können

aber auch private Taxi- und Mietwagenunternehmen beauftragen. Theoretisch kann die Konzession auch privaten Taxiunternehmen erteilt werden, jedoch ist dies in der Praxis sehr selten.

Eine weitere Möglichkeit stellt der gemeinschaftliche Betrieb flexibler Angebote dar, also beispielsweise die Kooperation zwischen dem kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen, wie Taxi- und/oder Busunternehmen. Eine Kooperation kann die Möglichkeit erhöhen, die Verkehrsnachfrage effizient zu bedienen, indem sich zum Beispiel der Fuhrpark vergrößert oder die Dispositionszentrale eines der Partner genutzt werden kann. Die Möglichkeit zur Kooperation wird vom regionalen Verkehrsmarkt bestimmt, also dem Vorhandensein (interessierter) Taxiunternehmen. Jedoch können Taxiunternehmer auch mit Widerständen reagieren, sofern sie den Betrieb eines flexiblen Angebots als Konkurrenz zum normalen Taxibetrieb sehen. Dies kann insbesondere der Fall sein, sofern durch das flexible Angebot eine Haustürbedienung erfolgen soll.

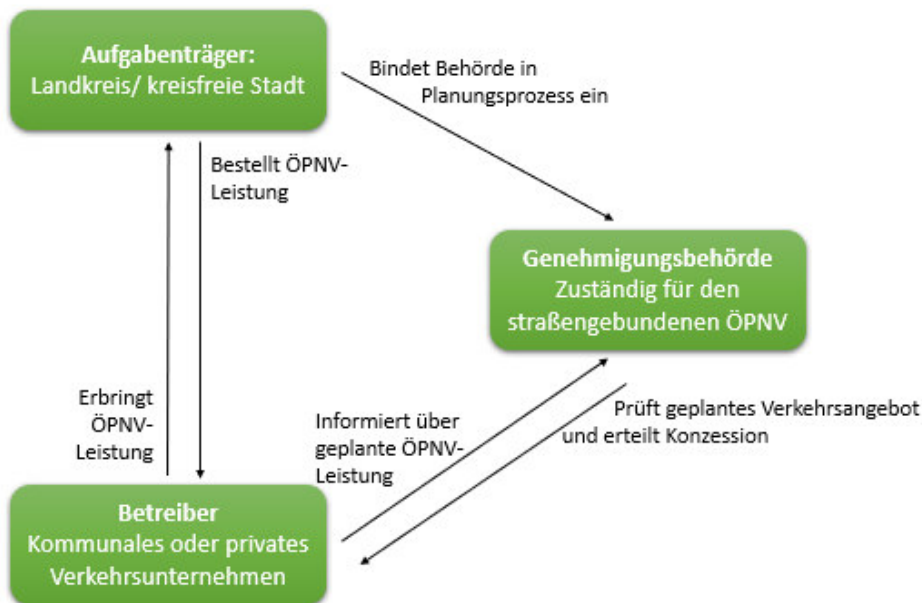


Abbildung 1: Zuständigkeit und Aufgabenverteilung bei der Planung flexibler Angebotsformen (Quelle: Eigene Darstellung nach BMVBS 2009: 58)

## Mobilitätsangebote im ländlichen Raum

### Der Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes

Das ÖPNV-Angebot in den ländlichen Räumen lässt sich in drei Typen von Angebotsformen unterscheiden:

- den klassischen Linienverkehr,
- die flexiblen Angebotsformen sowie
- die alternativen Angebotsformen.

Diese Formen können sich hinsichtlich verschiedener Gesichtspunkte überschneiden und es ist schwer, diese definitorisch klar voneinander abzugrenzen. Die Begriffe sind daher vornehmlich aus der Praxis geprägt.

Eine erste Unterscheidung der Angebotsformen besteht darin, ob diese innerhalb oder außerhalb des Geltungsbereiches des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) liegen. Der klassische Linienverkehr sowie die flexiblen Angebotsformen – in der Regel also verschiedene Formen des Bedarfsverkehrs – unterliegen dem Geltungsbereich des PBefG und werden insbesondere nach den §§ 42 ff PBefG gehandhabt. Öffentlich zugängliche Verkehrsangebote, die nicht unter den Geltungsbereich des PBefG fallen, werden hingegen den alternativen Angebotsformen zugeordnet.

In der Regel fällt eine Angebotsform also in den Bereich des PBefG, wenn eine entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen vorgenommen wird. Die Geschäftsmäßigkeit tritt dann ein, wenn das Gesamtentgelt für die angebotenen Dienstleistungen die Summe der Betriebskosten übersteigt. ÖPNV-Angebote, welche unter das PBefG fallen, sind vor konkurrierenden Angeboten geschützt. Im Rahmen ihrer Planung, Einführung und Umsetzung unterliegen sie jedoch verschiedenen Pflichten und Genehmigungsprozessen: Die Genehmigungspflicht, sowie die Linienkonzession wurde oben bereits angesprochen, darüber hinaus besteht aber zum Beispiel auch eine Beförderungspflicht gegenüber den Fahrgästen und auch die Festlegung der Tarife kann nur in Abstimmung mit den relevanten Behörden erfolgen. Die Fahrleistung darf nur von



Fahrern erbracht werden, die im Besitz eines Personenbeförderungsscheines sind und das betreibende Unternehmen muss eine gewisse Leistungsfähigkeit vorweisen können.

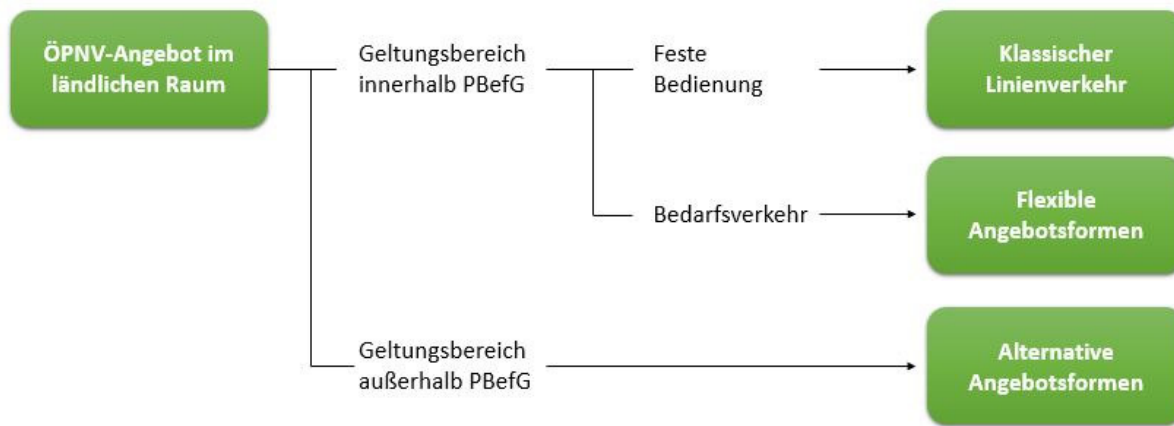


Abbildung 2: Angebotsformen des ländlichen Raumes (Eigene Darstellung mit der Datengrundlage: BMVI 2016: 16, nach der Universität Kassel 2015).

## Klassischer Linienverkehr des ÖPNV

Der Linienverkehr stellt die klassische Angebotsform des ÖPNV dar und dient in den ländlichen Räumen zur Generierung einer Basisversorgung wie der Verbindung von Zentren untereinander. Die Busse (oder andere Fahrzeuge) im Rahmen des Linienverkehrs verkehren nach einem Fahrplan mit definierten Haltestellen und somit auch einer festen Fahrtroute sowie festgelegten Ab- und Ankunftszeiten, welche unabhängig der Verkehrsnachfrage stets eingehalten werden.

Somit ist der Linienverkehr angebotsorientiert ausgestaltet und eignet sich für Regionen und Zeiträume, in denen eine regelmäßige und stetige Fahrgastnachfrage vorhanden ist, jedoch nicht für die effiziente Bedienung geringer Nachfragepotenziale.

## Flexible Angebotsformen

Neben dem Linienverkehr haben sich Varianten mit kleinen Bussen oder Taxis etabliert, die bedarfsgerecht ein Angebot in Schwachlastzeiten und Schwachlasträumen anbieten. Bedarfsgerecht bedeutet hier, dass die Fahrten nur durchgeführt werden, wenn ein Fahrtwunsch vorliegt – also bei einer präzisen angemeldeten Verkehrsnachfrage – wodurch Leerfahrten vermieden werden können. Diese bedarfsgesteuerten Angebotsformen oder deren Kombination mit Linienverkehrsmitteln werden genutzt, wenn eine zeitlich und/oder räumlich schwache Nachfrage herrscht.

Mit der Einführung flexibler Bedienungsformen werden in der Regel zwei Ziele verfolgt:

- Zum einen sollen die hohen Kosten, die die Aufrechterhaltung eines Linienverkehrs durch eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit vermindert werden.
- Zum anderen soll es zu einer Verbesserung des oftmals unzureichenden Mobilitätsangebotes in den ländlichen Räumen kommen.

Formen der Verbesserung können sich dabei aus der Schaffung neuer oder veränderter Mobilitätsangebote ergeben oder aus der qualitativen und/oder quantitativen Aufwertung bereits bestehender Angebote. Viele Verkehrsunternehmen nutzen eigene „Marketingbegriffe“ für diese Form der Mobilität, trotzdem muss das Angebot für den Kunden direkt identifizierbar sein. In den letzten 30 Jahren haben die flexiblen Angebotsformen stark an Bedeutung gewonnen

### Kombination von Linien- und Bedarfsverkehr

Der Facharbeitskreis „Mobilität“ empfiehlt in dem, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebenen Papier „Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge“ (BMVI 2015) zur Umsetzung flexibler Bedienungsformen, zunächst die Etablierung eines angebotsorientierten Grundnetzes, welches weiterhin durch den herkömmlichen Linienverkehr bedient wird. Dieses soll als „schnelles Netz“ fungieren und nur einen geringen Reisezeitunterschied im Vergleich zu einer Fahrt mit dem PKW aufweisen. Das Grundnetz dient zur Verbindung der zentralen Orte untereinander und der Anknüpfung an das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz. Hier ist also mit einer hohen Zahl an Nutzern und hohen Bedarfen zu rechnen. Die Erschließung der Zwischenräume erfolgt nachfrageorientiert mittels flexibler Bedienformen. Wichtig bei der Etablierung von Grund- und Nebennetzen ist nicht nur die räumliche Verknüpfung der beiden Netze, sondern auch die Vertaktung der Fahrpläne,

sodass sich kurze Umsteigezeiten ergeben. Denn auch die kombinierte Nutzung des Neben- und Hauptnetzes soll dem Fahrgast eine komfortable und schnelle Lösung bieten.

## Formen der Flexibilisierung

Zur Flexibilisierung der Bedienungsformen in den Nebennetzen bestehen verschiedene Möglichkeiten, die im, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebenen „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ländlichen Raum“ (BMVBS 2009) zusammengetragen sind. Allen gemein ist, dass die Fahrten durch sogenannte Anrufbusse bzw. Anruf-Sammeltaxis durchgeführt werden. Koordiniert werden die Systeme in der Praxis meist über eine Mobilitätszentrale in der die Anfragen entgegengenommen, die Fahrten geplant und an die Fahrer übermittelt werden.

Die flexiblen Angebotsformen sind in unterschiedlichem Grade räumlich, wie auch zeitlich flexibilisiert:

- Die **räumliche Flexibilisierung** umfasst die flexible Gestaltung der Verbindung zwischen Quell- und Zielort sowie den Zu- und Ausstieg für den Fahrgast.
- Die **zeitliche Flexibilität** ergibt sich daraus, ob und inwiefern dem System ein Fahrplan zu Grunde liegt.

Bei den fahrplangebundenen Systemen ist eine Fahrplanbindung in verschiedenen Graden möglich: So können z.B. nur die Abfahrtszeiten an der Starthaltestelle jedoch nicht an den Zwischenhaltestellen festgelegt werden. Bei nicht fahrplangebundenen Systemen ist der Grad der Flexibilisierung erhöht, da hier der Fahrgast selbst die gewünschte Abfahrtszeit auswählt. Eine zeitliche Flexibilisierung ermöglicht vor allem die Befriedigung der zeitlich schwer zu bündelnden Mobilitätsbedürfnisse wie Einkaufs- und Freizeitwege, die in der Regel nicht auf die Spitzenstunden ausgerichtet sind. Die verschiedenen Angebotsformen sind in Abbildung 4 grafisch dargestellt.

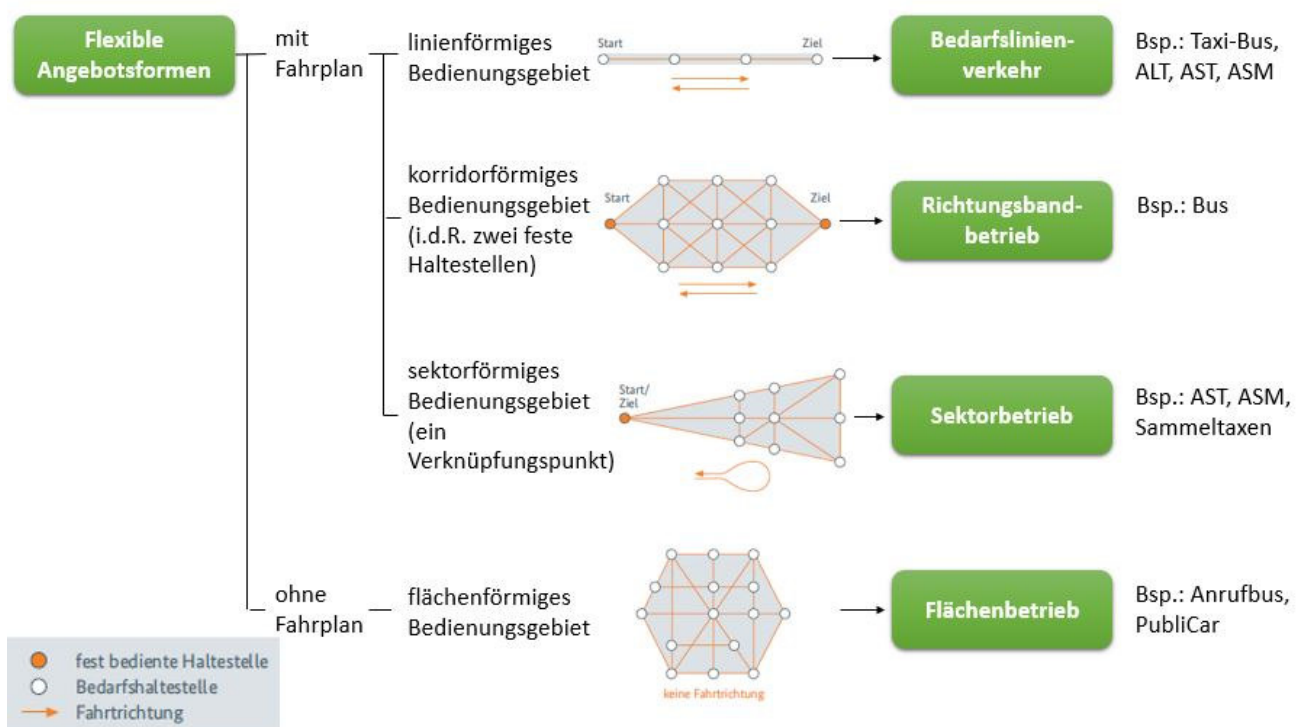


Abbildung 3: Flexible Angebotsformen des ÖPNV in ländlichen Räumen. (Eigene Darstellung und Abbildungen der Datengrundlage BMVI 2016: 23 nach der Universität Kassel 2015)

Beim **Bedarflinienbetrieb** steht die Fahrtstrecke wie beim klassischen Linienverkehr fest, jedoch ist für die Durchführung einer Fahrt eine Anmeldung erforderlich. Die Fahrt kann also je nach Anmeldungen auch auf nur einem Teil der Strecke oder gar nicht erfolgen. Die Abfahrtszeit an den jeweiligen Haltepunkten richtet sich nach einem Fahrplan, in dem die möglichen Abfahrtszeitpunkte angegeben sind. Diese Betriebsform eignet sich besonders für die Bedienung von Siedlungsbändern.

Beim **Sektorbetrieb** fallen Start- und Zielhaltestelle in einem einzigen Verknüpfungspunkt zusammen. In einer Rundfahrt werden die Fahrgäste im Umland sowohl gesammelt als auch verteilt.



Beim Richtungsband- und Flächenbetrieb ist die Verbindung zwischen Quelle und Ziel vollständig flexibel gestaltet, beide Bedienformen eignen sich für die Flächenerschließung in Räumen mit dispers verteilten Siedlungen. Beim **Richtungsbandbetrieb** kann ein größerer räumlicher Bereich, je nach Bedarf bedient werden. In der Regel verfügen Systeme des Richtungsbandbetriebes über mindestens zwei fest bediente Haltestellen, welche häufig Verknüpfungspunkte eines übergeordneten Netzes darstellen. Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich jedoch erst aus den angemeldeten Fahrtwünschen, ist aber immer richtungsgebunden. Die Ausgestaltung der Art und Anzahl der einzelnen Richtungsbander orientiert sich an der Nachfrage- und Siedlungsstruktur.

Der **Flächenbetrieb** orientiert sich damit weder an einer festen Fahrtroute noch an einem Fahrplan – er ist also sowohl in räumlicher als auch zeitlicher Hinsicht völlig flexibilisiert. Es gibt weder Start- noch Zielhaltestellen und keine definierte Fahrtrichtung. Der Verlauf der Fahrt ergibt sich vielmehr aus den Einstiegsorten und dem jeweiligen Ziel der Fahrgäste: Die Fahrt erfolgt entweder ähnlich wie bei einem Taxi direkt vom Quell- zum Zielort oder ergibt sich – bei mehreren Fahrgästen – aus den Zu- und Ausstiegsorten der einzelnen Fahrgäste. Jedoch muss in der Regel entweder der Quell- oder der Zielort einer Haltestelle entsprechen – eine Beförderung von einer frei gewählten Adresse zu einer anderen frei gewählten Adresse ist ausgeschlossen. Diese am flexibelsten ausgestaltete Bedienungsform ist insbesondere in nachfrageschwachen Räumen ökonomisch am rentabelsten.

Die skizzierten Systeme können in der Praxis in abgewandelter wie auch kombinierter Form auftreten, woraus sich spezifische Angebotsformen ergeben, die bestmöglich an die siedlungs- und bevölkerungsstrukturellen Gegebenheiten der Teilräume angepasst sind.

Durchgeführt werden die Fahrten in der Regel von sogenannten Rufbussen (oftmals in Form von Kleinbussen), die von den ÖPNV-Anbietern der Region durchgeführt werden und zumeist in das Tarifsystem der Verkehrsverbünde eingegliedert werden können. Darüber hinaus gibt es Anrufsammeltaxis, die zumeist in Kooperation mit den ortsansässigen Taxi-Unternehmen in das ÖPNV-Angebot integriert werden. Diese gliedern sich in der Regel zwar auch in den ÖPNV-Tarif ein, oftmals ist jedoch ein Aufpreis (Komfortzuschlag) zu bezahlen.

## Sonderform Bürgerbus

Eine Besonderheit im Rahmen der flexiblen Bedienungsformen stellt der sogenannte Bürgerbus dar, der die Möglichkeit bietet, durch bürgerschaftliches Engagement Mobilitätsbedürfnisse zu bedienen, die in Schwachlastzeiten oder -räumen nachgefragt werden und einen regulären Bus- oder Rufbusbetrieb nicht rechtfertigen. Bürgerbuskonzepte lassen sich in öffentlich- und zivilgesellschaftlicher Zusammenarbeit oder als rein zivilgesellschaftliche Lösungen umsetzen. Wird der Bürgerbus in öffentlich-zivilgesellschaftlicher Zusammenarbeit umgesetzt, ist er in den ÖPNV im Sinne eines Linienbetriebes auf konzessionierten Strecken integriert, dies entspricht § 42 PBefG.

Im öffentlich-zivilgesellschaftlichen Bürgerbuskonzept, werden die Fahrzeuge von der öffentlichen Hand (in der Regel durch die Kommune oder einen interkommunalen Verbund) gefördert und sind als Fahrzeuge für den öffentlichen Nahverkehr Eigentum des ÖPNV-Aufgabenträgers. Sie verkehren in der Regel fahrplangebunden, wobei der Fahrplan auf die örtlichen Bedürfnisse und Zielgruppen abgestimmt ist. Sie können somit z.B. in unterversorgten Gebieten mit Angeboten der Daseinsvorsorge verknüpft werden: Als Marktbusse ermöglichen sie der immobilen Bevölkerung die Fahrt zum Einkauf, gleiches kann in Form von Patientenbussen für Arztbesuche gelten. Die Beförderung erfolgt durch ehrenamtliche Bürger, welche in einem Verein organisiert sind, der die Bürgerbuslinie betreibt. Hieraus ergeben sich Kosteneinsparungen, da die Personalkosten wegfallen. Damit ein Bürgerbus funktioniert, sind alle Seiten gefordert: Neben den ehrenamtlichen Fahrern müssen auch die Nutzer das Konzept akzeptieren und durch eine aktive Nutzung unterstützen. Die Verantwortlichen von öffentlicher Seite müssen den Verein tragen und in die Anschaffung des Fahrzeuges investieren.

## Alternative Angebotsformen

Die alternativen Angebotsformen unterliegen nicht dem Wirkungsbereich des PBefG, sondern sind in der Regel genehmigungsfrei. Darüber hinaus gibt es hier keine klar definierten Aufgabenträger und sie liegen außerhalb der Nahverkehrspläne oder Bedarfsverkehrskonzepte und werden oft von privaten Unternehmen, Vereinen oder sozialen Institutionen angeboten. Im Gegensatz zum Linienverkehr und den flexiblen Angebotsformen hat der Fahrgast zudem keine Beförderungsgarantie. Die alternativen Angebotsformen nutzen somit Verkehrsdienstleistungen, die öffentlich verfügbar sind, aber mit Ausnahme der sozialen Fahrdienste nicht professionelles Fahrpersonal einsetzen bzw. benötigen. Oft wird eine einmalige Registrierung oder Anmeldung vor dem ersten Personentransport verlangt.

Auch diese Angebotsformen können hinsichtlich verschiedener Faktoren unterschieden werden, wie Abbildung 5 entnommen werden kann. Zuerst gilt die Differenzierung nach der Rolle des Fahrgastes. Er kann sowohl Mitfahrer als auch Selbstfahrer sein. Nutzt er als Mitfahrer das sogenannte Ridesharing so sind die Fahrtenanbieter Privatpersonen. Zudem kann er auch einen sozialen Fahrdienst in Anspruch nehmen. Ist der Fahrgast in der Position des Selbstfahrenden, so greift er lediglich auf öffentlich oder auch privat bereit gestellte Fahrzeuge (im Rahmen von Car- oder Bike-Sharing-Angeboten) zurück, um sich fortzubewegen.

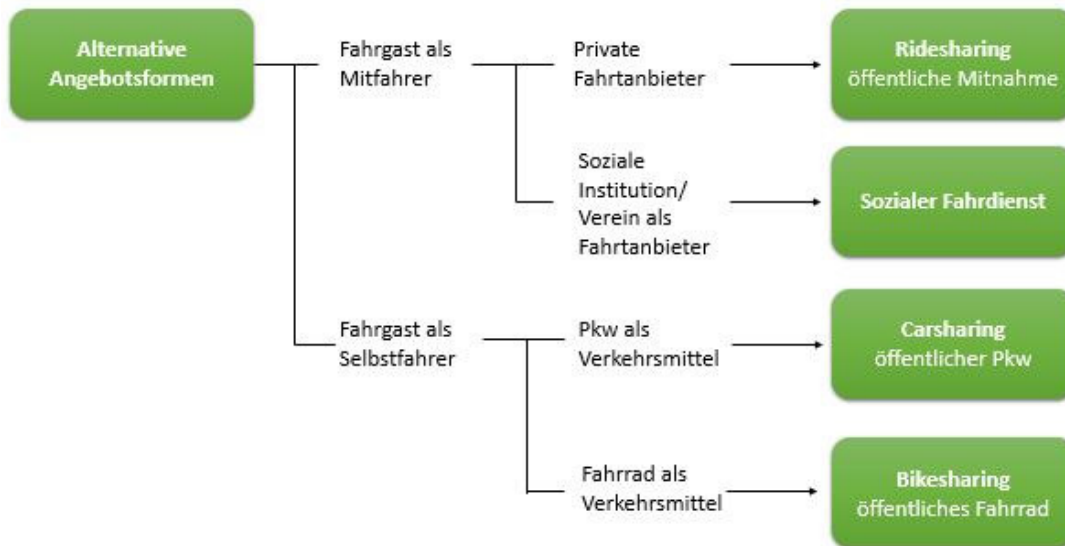


Abbildung 4: Alternative Angebotsformen im ländlichen Raum. (Eigene Darstellung mit der Datengrundlage: BMVI 2016: 29 nach der Universität Kassel 2015)

Beim **Ridesharing** handelt es sich um ein öffentlich, jedoch nicht zwingend kostenlos zugängliches Mitnahmesystem. Dabei werden freie Plätze im privaten Pkw zu Verfügung gestellt. Das Teilen von Fahrzeugen im Sinne einer solchen organisierten Mitnahme, zählt zu den „peer-to-peer“-Ansätzen (p2p). Dies steht für „gleich-zu-gleich“ und beschreibt eine nicht-gewerbliche Beförderung von Personen. Jedoch kann die Grenze zwischen privater Mitnahme und gewerblicher Beförderung in der Praxis nicht so leicht gezogen werden: Nach derzeitiger Rechtslage ist die rechtliche Schwelle dann erreicht, wenn die Einnahmen aus der Mitnahme die Betriebsausgaben übersteigen. Die Information dieser Mitfahrgelegenheit wird meist über Online-Plattformen kommuniziert.

Der **soziale Fahrdienst** entspricht einem Verkehrsangebot, welches sich stark an den Anforderungen der jeweiligen Fahrgäste orientiert. Bei diesen handelt es sich meist um Personen mit Mobilitätseinschränkungen unterschiedlicher Art. Die Fahranbieter sind soziale oder institutionelle Einrichtungen. Das planbare und regelmäßige Angebot erfolgt nach festgelegten Kriterien.

Möchte der Fahrgast selbst als Fahrzeugführer tätig sein, so kann das **Carsharing** genutzt werden. Dies ist eine organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur definiert die Verkehrsmittel des Carsharings als „Kraftfahrzeuge, welche von unbestimmt vielen Selbstfahrern auf Basis einer Rahmenvereinbarung zur selbstständigen Nutzung angeboten werden“. Die Rahmenvereinbarung beinhaltet außerdem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- und /oder Kilometerтарifen.

Wird nicht der PKW sondern das Fahrrad vom Fahrgast selbst gesteuert, so handelt es sich um sogenanntes **Bikesharing**. Die Fahrräder befinden sich im öffentlichen Raum und ermöglichen das Mieten der Räder unabhängig von Öffnungszeiten. Es gibt feste Stationen vor Ort, jedoch muss die Entleihungsstation nicht identisch mit der Rückgabestation sein. Diese Variante unterscheidet sich beispielsweise durch Spezialanfertigungen, 24-Stunden-Angeboten und dem Zugang mit Mobiltelefon bzw. Kundenkarte vom traditionellen Fahrradverleihen.



Der Tarif ist eingebunden in den Tarif des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN). Dieser hat das Allianzgebiet zunächst in drei Tarifzonen unterteilt, der zu entrichtende Fahrpreis errechnet sich somit je nach Ziel und zu überbrückender Distanz des Fahrgastes, wobei entscheidend ist, wie viele Tarifzonen er durchfahren möchte. Zum Preis der jeweiligen Preisstufe kommt zusätzlich noch der AST-Komfortzuschlag in gleicher Höhe.

	Erwachsener			Kind (bis 14 Jahre)		
	VGN-Tarif	Komfortzuschlag	Gesamt	VGN-Tarif	Komfortzuschlag	Gesamt
<b>Preisstufe 1</b>	1,90 €	1,90 €	3,80 €	0,90 €	0,90 €	1,80 €
<b>Preisstufe 2</b>	2,50 €	2,50 €	5,00 €	1,30 €	1,30 €	2,60 €
<b>Preisstufe 3</b>	3,50 €	3,50 €	7,00 €	1,80 €	1,80 €	3,60 €

## Finanzierung

Die Finanzierung des AST erfolgt größtenteils über den Fahrpreis sowie den Komfortzuschlag. Das jährliche Defizit wird durch die beteiligten Kommunen ausgeglichen. Jedoch steigen die Kosten mit einer wachsenden Zahl der Nutzer, da dann mehr Fahrzeuge und Fahrer für eine ausreichende Bedienung der Nachfrage erforderlich sind.

## Chancen des AST

Das AST bietet eine hohe Flexibilität für die Mitfahrer zu – im Vergleich zu einer regulären Taxifahrt – günstigen Konditionen. Die Bedienung erfolgt sowohl zeitlich als auch räumlich absolut bedarfsgerecht und verhindert weitestgehend Leerfahrten.

Das AST schwächt den klassischen Linienverkehr nicht: Besteht eine Fahrtmöglichkeit mit Bus oder Bahn im Zeitraum von einer Stunde vor oder nach dem gewünschten Fahrttermin so wird von der AST-Zentrale darauf verwiesen und keine Fahrt durchgeführt. Auch für die Taxiunternehmer stellt es keine Konkurrenz dar, da keine Fahrten am Abend und an den Wochenenden durchgeführt werden.

Durch die Durchführung des AST im Verbund mit dem VGN ergeben sich verschiedene Vorteile für Nutzer, Fahrdienstleister und Kommunen. So können Nutzer für die Bezahlung des VGN-Tarifs auch ihre MobiCard benutzen oder Mehrfachkarten kaufen, durch die die einzelne Fahrt günstiger wird. Zudem wird das AST auch in der VGN-App, sowie auf der Homepage des VGN angezeigt und kann bei der Planung einer Fahrt berücksichtigt werden.

## Fazit

Das AST ist zeitlich, wie auch räumlich völlig flexibel und eignet sich dadurch insbesondere für die Flächenbedienung sowie die Anbindung kleinerer Ortsteile mit ansonsten geringer ÖPNV-Anbindung. Die Kosten zur Finanzierung des Systems ergeben sich aus den Fahrgastzahlen: Es ist einerseits eine kritische Masse an Nutzern vonnöten, um Fahrzeug und Fahrer zu finanzieren. Wird diese jedoch überstiegen, werden weitere Fahrzeuge und Fahrer notwendig.

## Kontakt:

Landratsamt Neustadt a.d. Aisch – Bad Windsheim  
 Konrad-Adenauer-Str. 1  
 91413 Neustadt a.d. Aisch  
 Tel: 09161-92 341  
 E-Mail: [armin.reuter@kreis-nea.de](mailto:armin.reuter@kreis-nea.de)  
<http://www.kreis-nea.de/>

## Der Flexibus des Landkreis Günzburg

### Systemeinführung und Zielsetzung

Das System „Flexibus“ wurde im Jahr 2009 zunächst in der Stadt Krumbach (Landkreis Günzburg) als flexibles und bedarfsorientiertes Personenbeförderungssystem in Ergänzung zum Linienverkehr eingeführt. Danach wurde es schrittweise auf den gesamten Landkreis ausgeweitet und erhielt ab 2012 eine Förderung das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie als Modellprojekt.

Entwickelt wurde das Konzept durch das lokale Busunternehmen BBS Scharpf KG, dieses betreibt ebenfalls das für den Betrieb notwendige Callcenter. Die Koordination erfolgt durch den Landkreis Günzburg und den Verkehrsverbund Mittelschwaben (VVM). Die Fahrdienstleistungen werden von ansässigen Verkehrsunternehmen auf bereits bestehenden Linienkonzessionen betrieben.

Die Hauptziele bei der Entwicklung des Systems war eine flexible Erweiterung des bestehenden ÖPNV, das bei geringer Nachfrage wirtschaftlich rentabler als ein entsprechendes festes Linienangebot sein sollte. Zudem sollte es den Bürgern, insbesondere Senioren, als selbstbestimmtes Mobilitätsangebot dienen.

### Funktionsweise und Durchführung

Der Flexibus verkehrt – ähnlich wie ein Anruf-Sammel-Taxi – im Flächenbetrieb und ist somit nicht an feste Linien gebunden. Er dient der Erschließung der Fläche und verknüpft sie mit den überörtlichen Verkehrsachsen von Zug und Bus. Im Landkreis Günzburg wurden in Ergänzung zu den bereits bestehenden ca. 320 ÖPNV-Haltestellen etwa 2.270 weitere Bedarfshaltestellen eingerichtet, sodass sich der Zugangsweg auf maximal 100 Meter Fußweg ab Haustür reduziert, dies ist insbesondere für Senioren attraktiv. Eine Fahrt beginnt und endet an einer solchen Haltestelle, auf Wunsch kann das Fahrtziel aber auch an einer bestimmten Adresse (zum Beispiel der Heimatadresse) liegen. Ebenfalls attraktiv für Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen sind die barrierearm ausgestatteten Busse der Flexibus-Flotte.



Abbildung 6: Flexibus (Quelle: BBS Brandner)

Die Fahrten werden an sieben Tage in der Woche von 6 bis 21 Uhr, an Freitagen und Samstagen sogar bis 23 Uhr angeboten (die Betriebszeit kann in den einzelnen Waben abweichen). Der Fahrtwunsch muss bis max. 30 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch in der Fahrtwunschzentrale angemeldet werden. Hier kann auch die Beförderung bestimmter Gegenstände (wie Kinderwagen, Gehhilfen oder große Gepäckstücke) angegeben werden. Die zugesagte Fahrtzeit kann sich durch die Kombination mit anderen Fahrtwünschen (um maximal 3 Minuten früher bzw. 7 Minuten später) verschieben. Hat der Nutzer einen Zuganschluss zu erreichen oder einen anderen festen Termin, so wird dies bei der Buchung berücksichtigt.

Auf Grund der Größe des Bedienegebietes wurden fünf sogenannte Knoten eingerichtet, die meist mehrere Gemeinden umfassen. Ab Oktober 2018 sollen zwei weitere Knoten eingerichtet werden. Die Grenzen der Knoten sind fest und ein Übergang in den nächsten Knoten ist in der Regel nicht möglich. Die einzelnen Knoten sind wiederum in Waben unterteilt, an welchen sich der Fahrpreis orientiert: Je mehr Waben der Fahrgast durchquert, desto teurer wird die Fahrt. Auch hier sind nicht alle Waben von einer bestimmten Wabe aus zu erreichen. Der Fahrpreis ist auf Grund der gebotenen Flexibilität höher als der des übrigen ÖPNV, jedoch niedriger als ein regulärer Taxipreis.

Fahrpreis				
Waben	Einzelfahrt	Einzelfahrt	6-Fahrten-Karte	6-Fahrten-Karte
	Erwachsene	Kinder/Senioren	Erwachsene	Kinder/Senioren
1	2,20 €	1,70 €	11,00 €	8,50 €
2	3,30 €	2,50 €	16,50 €	12,50 €
3	4,40 €	3,30 €	22,00 €	16,50 €
4	5,00 €	4,00 €	25,00 €	20,00 €
5	6,00 €	5,00 €	30,00 €	25,00 €
6	7,00 €	5,70 €	35,00 €	28,50 €

Abbildung 7: Normaltarif Flexibus (Quelle: flexibus.net 2017)



Abbildung 8: Der Flexibus-Knoten Günzburg Leipheim mit Unterteilung in Waben (Quelle: flexibus.net 2017)

## Finanzierung

Im Jahr 2014 hatte der Flexibus 147.000 Fahrgäste. Die Fahrgelderlöse decken je nach Knoten 30 – 55 % der Kosten, der erforderliche Tarifaufschlag beläuft sich auf 650.000 Euro. Je Landkreiseinwohner und Jahr bleibt damit ein Zuschussbedarf von 6 Euro.

Ab 2012 wurde das Projekt als Modellprojekt für Mobilität im ländlichen Raum durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie gefördert. Die Finanzierung erfolgte somit durch den Freistaat, den Landkreis und die Gemeinden. Der Förderanteil betrug in den ersten drei Jahren 70 Prozent, Kreis und Gemeinden übernahmen jeweils 15 Prozent der Kosten, wobei die Zuschüsse der Einzelgemeinden gestaffelt nach Einwohnerzahl erfolgten. Im Jahr 2015 sank die Pilotförderung auf 65 Prozent, im Jahr darauf auf 60 Prozent ab. Da das Angebot deutlich über das Angebot des sonstigen öffentlichen Nahverkehrsangebotes hinaus geht, wurden die Gemeinden zunächst an der Finanzierung beteiligt. Im Jahr 2015 erklärte der Landkreis das System jedoch zum Bestandteil des ÖPNV, wodurch die finanzielle Beteiligung der Gemeinden wegfiel und seitdem gänzlich vom Landkreis zu tragen ist.

## Chancen und Fazit

Der Flexibus erfährt im Landkreis Günzburg eine hohe Akzeptanz bei den Bürgern und ist auf Grund der barrierearmen Busse generationengerecht. Jedoch waren insbesondere vor und zu Beginn der Einführung ein gutes Marketing und ein hoher Kommunikationsaufwand – auch durch die Gemeinden – notwendig, um Kunden zu gewinnen. Durch das Angebot von Fahrten auch an Abenden und Wochenenden bietet er eine hohe Flexibilität und stellt eine Erweiterung des regulären ÖPNV-Angebotes dar.

Das System eignet sich in ländlichen Räumen mit einem geringen Fahrgastaufkommen, jedoch sollte das Bedienebiet mindestens etwa 10.000 bis 15.000 Einwohner haben und zudem in räumlicher Nähe zu Klein- oder Mittelzentren liegen, sodass der Flexibus als eine Art „Stadtbus“ fungiert. Überregionale Verbindungen von Zentrum zu Zentrum sind weniger sinnvoll und könnten auch den regulären Linienverkehr untergraben.

Für die Aufnahme und Verarbeitung der Fahrtwünsche besteht die Notwendigkeit eines Callcenters. Auch muss die Zusammenarbeit der zahlreichen Beteiligten, wie Gemeinden, Landkreis, Fahrdienstleister, Verkehrsverbund und verschiedene Interessenvertreter, koordiniert werden, was sich als durchaus schwierig erweisen kann.

## Kontakt:

LandkreisBürgerBüro und Verkehr

Frau Kircher und Herr Gaa

Tel.: 08221/95-121 oder 08221/95-181

E-Mail: [verkehrsmanagement@landkreis-quenzburg.de](mailto:verkehrsmanagement@landkreis-quenzburg.de)

Homepage Flexibus: [www.flexibus.net](http://www.flexibus.net)



## „BüBLa“ - Der Bürgerbus in Langenzenn

### Systemeinführung und Zielsetzungen

In der Stadt Langenzenn gab es schon seit Mitte der 90er Jahr Bestrebungen zu einem Ausbau des ÖPNV, insbesondere zur besseren Einbindung der Außenorte an die Stadt. Die Umsetzung scheiterte jedoch zunächst aus finanziellen Gründen. Seit April 2011 rollt der Bürgerbus Langenzenn – kurz „BüBLa“ – durch die Stadt. Ein Projekt dem die Bestrebungen aller Ratsparteien zu Grunde lagen und welches lange eine Vorreiterrolle in Bayern innehatte. Getragen wird dieses von der Stadt und dem Verein „Bürgerbus Langenzenn e.V.“ mit einer Vielzahl an Freiwilligen.



Abbildung 9: Logo des Bürgerbusses Langenzenn e.V. (Quelle: Bürgerbusverein Langenzenn e.V. 2018: online).

### Funktionsweise und Durchführung

Zwei Kleinbusse bedienen in Langenzenn sechs verschiedene Touren und fahren dabei insgesamt 50 Haltestellen an. Die Busse verkehren also – ganz wie ein regulärer Stadtverkehr – nach einem Fahrplan auf einer festgelegten Route. Die Fahrten werden montags bis freitags jeweils zwischen 7:15 und 18:15 Uhr angeboten. Die Fahrtkosten betragen je Fahrgast unabhängig von der zurückgelegten Distanz 1.- Euro. Kinder oder Personen mit Behindertenausweis werden kostenlos befördert. Es gibt keine Vergünstigungen durch Mehrfachkarten.

Durchgeführt werden die Fahrten von ehrenamtlichen Fahrern, wobei sich in der Regel jeweils vier Fahrer eine Tour teilen. Fahren kann jeder der im Besitz eines Führerscheins der Klasse 3 sowie eines Personenbeförderungsscheins ist. Die Kosten für Letzteren, sowie alle weiteren anfallenden Kosten werden dabei von Stadt Langenzenn und/oder dem Bürgerbusverein übernommen. Der Busfahrer wird von der Stadt als ehrenamtlicher städtischer Angestellter eingestellt und ist daher in seiner Tätigkeit sowohl haftungsrechtlich als auch im Hinblick auf die Unfallversicherung abgesichert.



Abbildung 10: Bürgerbus- Varianten des BüBLa (Quelle: Bürgerbusverein Langenzenn e.V. 2018: online).

Der Bürgerbus wird von den Bürgern Langenzenns sehr gut angenommen: Während zum Projektstart 2011 durchschnittlich mehr als hundert Fahrgäste pro Woche fuhren, hat sich die Anzahl der Beförderten inzwischen vervielfacht – in den letzten sieben Jahren wurden insgesamt 70.000 Fahrten angetreten.

Auf Grund seines linienbusähnlichen Charakters mussten vor der Einführung des Systems die Konzession für die Routen von der Bezirksregierung genehmigt werden, ein Prozess der zwei Jahre dauerte. Konzessionsinhaber sind die Stadtwerke Langenzenn. Auch jetzt noch muss für Sonderfahrten, die zu besonderen Anlässen, wie zum Beispiel einem Dorffest angeboten werden, im Vorfeld eine Konzession von der Bezirksregierung erteilt werden. Auch der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) hatte bestimmte Vorgaben zur Gestaltung der Haltestellen, die eingehalten werden mussten.

### **Finanzierung**

Die Einnahmen die der Bürgerbusverein durch die Fahrgelderlöse sowie Spenden einnimmt, decken die Kosten, die der Busbetrieb mit sich bringt nicht. Daher arbeiten der Verein und die Stadt beim Betrieb des Bürgerbusses Hand in Hand: Der Bürgerbus ist dabei eine Einrichtung wie andere städtische Institutionen auch und wird von der Stadt bzw. den Stadtwerken finanziert. Diese haben 70.000 Euro in Fahrzeugkauf samt Umbau investiert. Auch der laufende Betrieb ist ins städtische Unternehmen eingegliedert. Die Werbung, Betreuung der Fahrer sowie Linienbetreuung übernimmt dagegen der Verein in enger Abstimmung mit der Stadt.

### **Chancen**

Grundlage zur Einführung und Betrieb des Bürgerbusses ist das enge Zusammenspiel der Stadt, die vor allem bei der Finanzierung eine wichtige Rolle spielt, sowie der ehrenamtlichen Fahrer des Vereines, ohne deren Engagement das System nicht funktionieren würde. Über die eigentliche Mobilitätsdienstleistung hinaus hat der Bürgerbus inzwischen auch gesellschaftliches Gewicht erlangt und dient als sozialer Treffpunkt und vernetzt die Bürger. Außerdem werden vom Verein Aktionen wie Schnupperbusfahrtraining für interessierte Bürger angeboten und BüBLa-Taler im Wert eines Euros als Gutschein-Geschenk verkauft.

### **Fazit**

Der Bürgerbus ähnelt in seinem Charakter stark einem herkömmlichen Stadtverkehr, ist auf Grund der ehrenamtlichen Fahrer jedoch deutlich kostengünstiger. Das System ist dabei weder in räumlicher noch zeitlicher Hinsicht flexibel – diese Umsetzung ist insbesondere deshalb handhabbar, da sich das Bedienegebiet auf das Stadtgebiet Langenzenns beschränkt, die Routen also relativ kurz sind. Das System ist daher kaum auf größere Regionen (mit mehr als einer Gemeinde) und disperse Gebiete übertragbar.

### **Kontakt:**

Bürgerbus Langenzenn e.V.  
Allensteiner Str. 29  
90579 Langenzenn  
BüBLa-Büro Festnetz : 09101/4973768

Stadtwerke Langenzenn:  
Herr J. Reuther 09101/703502  
E-mail: [buebla@hotmail.de](mailto:buebla@hotmail.de)

## „Mobilfalt“ des NVV in Nordhessen

### Systemeinführung und Zielsetzung

Mobilität und Vielfalt bietet in Nordhessen der dortige nordhessische Verkehrsverbund (NVV) seit 2013 mit seinem Pilotprojekt „Mobilfalt“. Im Rahmen des Projektes wird der Individualverkehr mit dem ÖPNV-Angebot verknüpft – es handelt sich also um die Einbindung von nicht-gewerblicher, privater Mitnahme in den ÖPNV.

Durch das Projekt „Mobilfalt“ soll eine Verdichtung der ÖPNV-Taktung erfolgen und die Erreichbarkeit neuer Ziele ermöglicht werden.



Abbildung 11: Logo von „Mobilfalt“ des NVV (Quelle: NVV 2018: online).

### Funktionsweise und Durchführung

Durch Mobilfalt wird den Bewohnern dreier Modellregionen innerhalb des Verbundgebietes des NVV im Zeitraum von 5:00 und 24:00 Uhr eine stündliche Erreichbarkeit garantiert. Da davon nur einige Fahrten durch den herkömmlichen Linienverkehr bedient werden, werden die „Lücken“ dazwischen durch sogenannte Mobilfalt-Fahrten aufgefüllt und so zu einem Stundentakt ergänzt. Die Fahrten finden ebenso wie der Linienverkehr zu festgelegten Zeiten und auf einer definierten Strecke statt und sind in den Fahrplänen als „Mobilfalt-Fahrten“ gekennzeichnet. Jedoch müssen diese mindestens 60 Minuten vor Abfahrt angemeldet werden. Je Stadt und Gebiet gibt es einen Fahrplan, die Vernetzung findet auch zwischen Gemeinden statt. Um eine Mobilfalt-Fahrt zu buchen, werden Angaben zur Starthaltestelle, Zielhaltestelle und zur gewünschten Abfahrtszeit laut Fahrplan benötigt. Besondere Wünsche wie beispielsweise die Mitnahme eines Gepäckstücks oder Kinderwagens können ebenfalls angegeben werden. Mitfahrer von Mobilfalt können alle Personen ab 14 Jahren sein. Kinder, die jünger sind, können in Begleitung Erwachsener mitfahren.



Abbildung 12: Zustieg zu einer „Mobilfalt“-Fahrt (Quelle: NVV 2016: online).

Die „Mobilfalt-Fahrten“ werden durch private Fahrtenanbieter durchgeführt, welche sich hierfür bei Mobilfalt registrieren müssen. Für die angebotene Fahrt erhalten sie eine Kostenerstattung von 30 Cent pro Kilometer. Fahrgäste wiederum entrichten für eine Mobilfalt-Fahrt innerhalb einer Gemeinde einen einheitlichen Preis von 1.- Euro bzw. von 2.- Euro zwischen zwei Gemeinden. Für die Weiterfahrt mit einem anderen Verkehrsmittel des NVV ist dann ein entsprechendes NVV-Ticket notwendig. Den Nutzern wird ebenso wie im klassischen Linienverkehr eine Beförderung garantiert: Falls kein privater Fahrtenanbieter zur Verfügung steht, organisiert der NVV die Beförderung auf der vorgesehenen Strecke mittels eines

Taxis zum Mobilfalt-Preis. Zudem entsteht durch das System keine Konkurrenz zum ÖPNV, denn die Fahrten finden nur statt, wenn kein Linienbus verkehrt.

Die gesamte Koordination des Systems läuft über den NVV: Fahrer und Mitfahrer müssen sich einmalig bei Mobilfalt registrieren und erhalten dann eine MobilfaltCard und ein Mobilfalt-Konto, über das auch die bargeldlose Abrechnung der Fahrt erfolgt. Die Registrierung, Fahrtenmeldungen und das Einstellen von Fahrtenangeboten können online, aber auch telefonisch oder vor Ort in der dafür eingerichteten Mobilitätszentrale erfolgen und stehen somit allen Nutzergruppen offen. Rechtlich werden die Fahrten als nicht-gewerblich eingestuft, für die Fahrer ist damit keine Gewerbeanmeldung erforderlich und sie sind im Falle eines Unfalls über ihre private Haftpflichtversicherung versichert.

Bereits im dritten Jahr nach dem Start des Projektes haben sich etwa 1.400 Nutzer und davon über 110 Fahrtenanbieter registrieren lassen. Insgesamt fanden zwischen 2013 und 2016 mehr als 19.000 Mobilfalt-Fahrten statt, mit denen mehr als 21.000 Fahrgäste befördert wurden. Auf Grund der Innovativität und des Erfolges wurde das Projekt 2016 mit dem deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet.

### **Finanzierung**

Bei Mobilfalt handelt es sich um ein Modellprojekt, welches von 2013 bis 2016 eine 50-prozentige Förderung durch das Land Hessen erhielt, die restliche Finanzierung lag beim NVV. Der Zuschussbedarf war mit ca. 1,20 Euro pro Einwohner/Jahr relativ gering.

### **Chancen**

„Mobilfalt“ wird in den drei Modellregionen sehr unterschiedlich wahrgenommen. Die größten Erfolge und die stärkste Nutzung liegen in den ländlichen Bereichen und Kleinstädten. Dort wird Mobilfalt als Ergänzung und Verbesserung des bisherigen ÖPNV-Angebotes gesehen und gut angenommen. In direkter Nähe zu Kassel, also einem Verdichtungsraum mit einem ausreichenden Mobilitätsangebot, sowie ländlichen Regionen mit einer generell sehr niedrigen Nutzung des ÖPNV, entwickelte sich die Nutzung nur zögerlich.

Um die Bekanntheit und damit auch die Nutzung des Systems zu erhöhen, ist insbesondere in der Startphase Werbung vor Ort wichtig. Im Rahmen des Modellprojektes wurden Informationsveranstaltungen durchgeführt. Außerdem verfügt jede teilnehmende Kommune über einen oder mehrere „Mobilfalt-Botschafter“, welche als persönliche Ansprechpartner interessierten Nutzern detailliert erklären können, wie Mobilfalt funktioniert und wie man davon profitiert.

Auch die Kooperation mit lokalen Taxi- und Mietwagenunternehmern ist unerlässlich, um alle angefragten Strecken, also auch die in denen kein privater Mobilfalt-Fahrer zur Verfügung steht, abdecken zu können. Um Gewinnabsichten und somit ein gewerbliches Angebot zu vermeiden, darf die steuerliche Pauschalabgeltung für Fahrzeugkosten von 30 Cent je Kilometer nicht überschritten werden.

Der Ausbau des Systems ist nicht nur im Sinn einer räumlichen Ausweitung auf weitere Regionen innerhalb des NVV-Gebietes möglich. Auch das Buchungssystem und die Mobilitätszentrale können auf andere Angebotsformen übertragen werden – so könnten darin zum Beispiel auch Anruf-Sammeltaxis eingebunden werden, um eine zentrale Anlaufstelle mit einheitlicher Telefonnummer zu schaffen. Darüber hinaus kann auch die Taktung der angebotenen Fahrten in Gebieten mit hoher Nachfrage erhöht werden.

### **Fazit**

Das System eignet sich insbesondere in ländlichen Regionen, in denen der ÖPNV noch genutzt wird und ein Interesse am Ausbau des Netzes (sowohl räumlich als auch zeitlich) von Seiten der Bürger besteht. Zur erfolgreichen Einführung und Umsetzung ist die enge Zusammenarbeit zwischen dem lokalen Verkehrsverbund, den Bürgern, sowie lokalen Taxi- und Mietwagenunternehmen erforderlich. Zudem muss das System ausreichend beworben werden. Sämtliche Nutzer – also sowohl Fahrer als auch Mitfahrer – müssen sich im Vorfeld registrieren. Außerdem muss ein Buchungssystem entwickelt, sowie die Mobilitätszentrale verwaltet werden. Um sämtliche Nutzergruppen einzubinden, ist es sinnvoll, die Registrierung und Buchung nicht nur online, sondern auch offline (bspw. per Telefon) zu ermöglichen.

### **Kontakt:**

Homepage: <https://www.mobilfalt.de/>

Telefonnummer: 0800 80 90 688

Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH

Rainer-Dierichs-Platz 1

34117 Kassel

## Zusammenfassende Übersicht der Praxisbeispiele

Beispiel	Angebotsform	Aufgaben-/ Kostenträger	Zielsetzung bei System-einführung	Vorherrschende Raumstruktur	Kosten
AST Neu-Stadt und Land	Anruf-Sammel-Taxi zur Flächenbedienun- g Zeitlich und räumlich hohe Flexibilität	Betreiber: lokaler Stadt-busunternehmer  Finanzieller Ausgleich des jährlichen Defizits durch beteiligte Kommunen	Flexible Erweiterung des bisherigen ÖPNV  Schließung von Lücken	Ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf	Kosten ergeben sich aus den Fahrgastzahlen  Fahrpreis ergibt sich aus VGN-Tarif und Komfortzuschlag in gleicher Höhe
Flexibus Günzburg	Anruf-Sammel-Taxi zur Flächenbedienun- g Zeitlich und räumlich hohe Flexibilität	Fahrleistung durch lokale Verkehrsdienstleister  Betrieb Callcenter durch BBS Scharpf KG  Bis zu 70-prozentige Finanzierung in der Anfangsphase durch das Land Bayern, restliche Finanzierung durch Landkreis und Gemeinde	Flexible Erweiterung des bisherigen ÖPNV  Wirtschaftlich rentables Angebot bei geringer Nachfrage  Selbstbestimmtes Mobilitätsangebot insb. für Senioren	Allgemeiner ländlicher Raum, Verdichtungsraum, Einzelgemeinden mit besonderem Handlungsbedarf	Fahrgelderlöse decken je nach Knoten 30 – 55 % der Kosten  Erforderlicher Tarifausgleich: 650.000 Euro  Zuschussbedarf je Einwohner und Jahr: 6 Euro  Fahrpreis richtet sich nach der zurückgelegten Strecke und liegt über dem regulären Preis des ÖPNV
Bürgerbus Langenzen	Linienverkehr mit Fahrplanbindung	Ausbau des ÖPNV („Stadtverkehr“)  bessere Einbindung der Außenorte an die Stadt	Fahrleistung durch ehrenamtliche Vereinsmitglieder Finanzierung des Bürgerbusses, sowie sonstigen Kosten als „städtische Einrichtung“ durch Stadt und Stadtwerke	Stadt im Verdichtungsraum Fürth/ Erlangen	Fahrpreis beträgt unabhängig von der zurückgelegten Strecke 1,- Euro
Mobilfalt NVV	Kombination des klassischen Linienverkehrs mit flexiblen und alternativen Angebotsformen (Ride-sharing)	Fahrleistung durch Private oder Taxiunternehmen Koordination durch Nordhessischen Verkehrsverbund  50-prozentige Förderung in der Anfangsphase durch das Land Hessen, restliche Finanzierung durch NVV	Verdichtung der ÖPNV-Taktung mindestens auf einen Stundentakt  Ausweitung des ÖPNV-Angebotes/ Erreichbarkeit neuer Ziele	Ländlicher Raum, tw. Im Umland zum Verdichtungsraum Kassel	Fahrer erhalten eine Kostenerstattung von 30 Cent/ km  Fahrpreis beträgt 1,- Euro innerhalb einer Gemeinde, 2,- Euro zwischen zwei Gemeinden

## Literaturhinweise

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2009): [Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen](#). Bonn.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2015): [Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge. Empfehlungen der Facharbeitskreise Mobilität, Hausärzte, Altern und Bildung](#). Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): [Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen](#). Berlin.