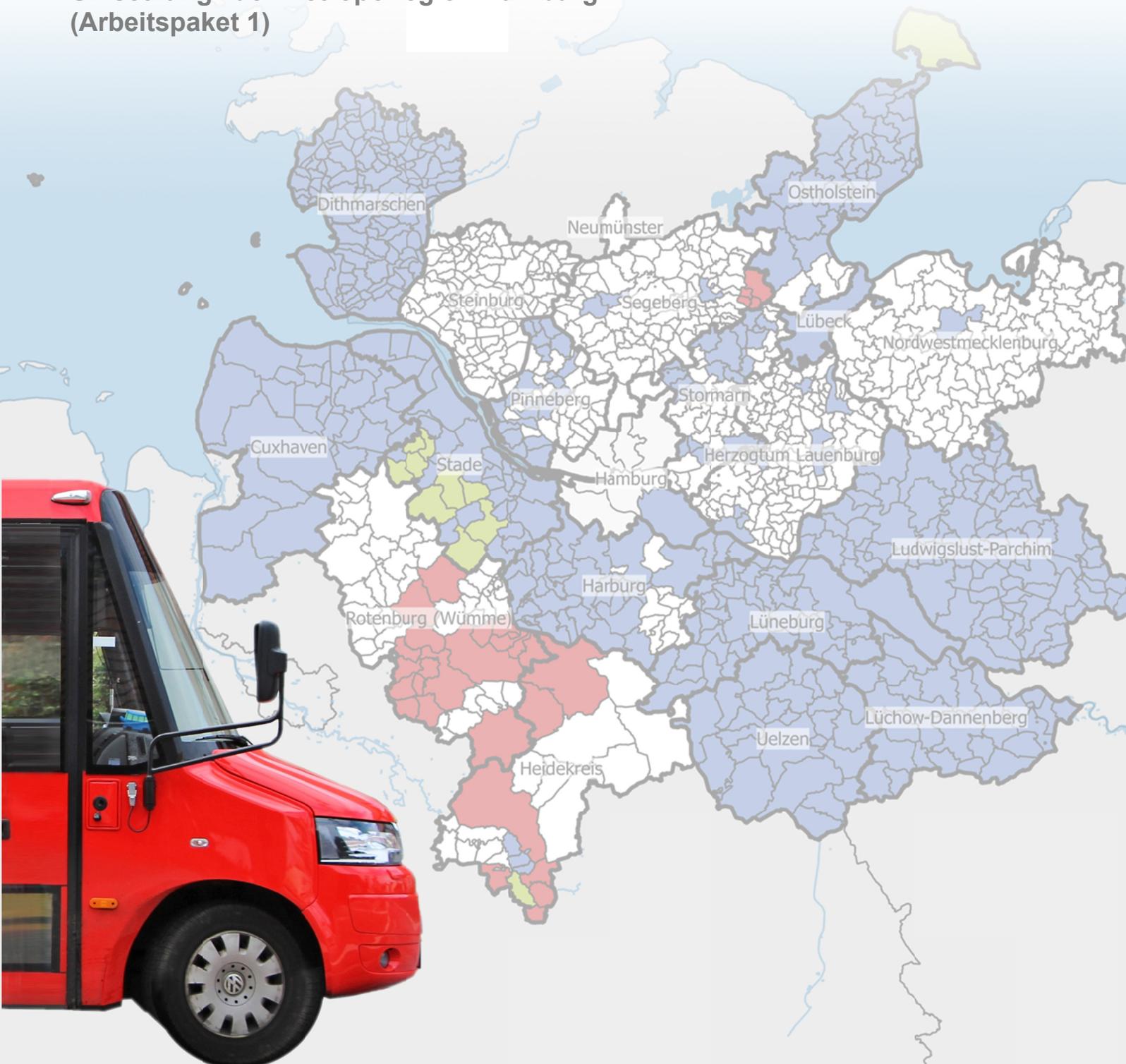




Bestandsanalyse von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen in der Metropolregion Hamburg

Leitprojekt „Stärkung der Mobilität in ländlichen Räumen durch flexible und alternative Bedienformen im Öffentlichen Personennahverkehr – von der Analyse zur Umsetzung“ der Metropolregion Hamburg (Arbeitspaket 1)



Bestandsanalyse von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen in der Metropolregion Hamburg

Leitprojekt „Flexible Bedienformen“ der Metropolregion Hamburg (Arbeitspaket 1)

Bearbeiter



Auftraggeber für die Metropolregion Hamburg

Kreis Ostholstein
Fachdienst Regionale Planung
Lübecker Straße 41
23701 Eutin

Projektpartner

Amt für regionale Landesentwicklung (ARL Lüneburg), Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), Hansestadt Lübeck, Kreis Herzogtum Lauenburg, Landkreis Ludwigslust-Parchim, Landkreis Nordwestmecklenburg, Kreis Ostholstein, Kreis Steinburg, Kreis Stormarn, Metropolregion Hamburg (MRH), Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH), SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg, Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) für die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Stade, Rotenburg (Wümme) und Uelzen

Autoren

KCW GmbH: Axel Zietz (Projektleiter), Dr. Christian Mehlert, Simon Brinkrolf
Interlink GmbH: Holger Michelmann
Märtens Consult: Wolfgang Märtens

Fotos soweit nicht anders vermerkt: Märtens Consult

Karten sowie Abbildungen soweit nicht anders vermerkt: KCW GmbH

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung	5
2	Einleitung	10
2.1	Einordnung der Untersuchung	10
2.2	Begrifflichkeiten und Historie	13
2.3	Herangehensweise und Methodik	15
3	Bestandsaufnahme der flexiblen Angebote	17
3.1	Vorbemerkungen	17
3.2	Wesentliche Merkmale flexibler Angebote	17
3.3	Verkehrsangebote	18
3.3.1	Bedienungsgebiete	18
3.3.2	Planungsansätze	19
3.3.3	Betreiber und Fahrzeugflotten	21
3.3.4	Bedienungsschwerpunkte, Verkehrszwecke und Zielgruppen	23
3.4	Betriebsformen, Genehmigungspraxis und Vertragsmodelle	25
3.4.1	Betriebsformen	25
3.4.2	Genehmigung	29
3.4.3	Vertragsmodelle	32
3.4.4	Initiatoren	35
3.5	Betriebspraxis	35
3.5.1	Produktbezeichnungen	35
3.5.2	Fahrtanmeldung	36
3.5.3	Buchung und Disposition	40
3.5.4	Auftragsübermittlung und Dokumentation	42
3.6	Tarifierung und Vertrieb	43
3.7	Fahrgastinformation, Marketing und Haltestellenausstattung	47
3.8	Barrierefreiheit	49
3.8.1	Allgemeines	49
3.8.2	Barrierefreiheit von Fahrzeugen bei flexiblen Angeboten	50



3.8.3	Barrierefreiheit von Haltestellen und bei der Fahrgastinformation	51
3.9	Kennzahlen zu Angebot und Nachfrage	53
3.10	Kosten, Erlöse und Finanzierung	55
3.10.1	Vergütungsmodelle	55
3.10.2	Mindestlohn und Tariftreue	57
3.10.3	Kosten und Erlöse	58
3.10.4	Finanzierungsmodelle	62
4	Bestandsaufnahme der Bürgerbusse	64
4.1	Wesentliche Merkmale von Bürgerbussen	64
4.2	Planungsansätze	65
4.2.1	Bedienungsgebiete	65
4.2.2	Bedienungsschwerpunkte und Zielgruppen	66
4.2.3	Zusammenarbeit der Akteure	67
4.3	Genehmigungspraxis	67
4.4	Tarife und Tarifintegration	68
4.5	Fahrgastinformation, Marketing und Haltestellenausstattung	69
4.6	Barrierefreiheit	70
4.6.1	Allgemeines	70
4.6.2	Barrierefreiheit von Fahrzeugen	70
4.6.3	Barrierefreiheit von Haltestellen und bei der Fahrgastinformation	71
4.7	Kosten und Finanzierung	72
5	Andere Angebote mit unkonventionellem Charakter	73
5.1	Begriffsklärung	73
5.2	Freizeitverkehre nördlich und südlich der Elbe sowie in der Lüneburger Heide	73
5.3	Amelinghausen: Bürgerbus nur für Vereinsmitglieder	76
5.4	Balow: Bürgerbus als Vereinsbus und Vorstufe zum Linienverkehr	78
5.5	Bornhöved: Vereinsbus als Bürgerbus	79
5.6	Hamburg: Kleinbusverkehr mit Ausstieg vor der Haustür	80
6	Interessante Beispiele für flexible Angebote	82



6.1	Vorbemerkung	82
6.2	Interessante Beispiele innerhalb der Metropolregion.....	82
6.2.1	Kreis Ostholstein: innovative Angebote mit IT- Dispositionssystem und Callcenter	82
6.2.2	HVV/VNO/VBN: Großräumige Ansätze bei Planung und Betrieb von flexiblen Angeboten	82
6.2.3	AST Cuxhaven: AST-Zubringer zum Stadtbus	83
6.2.4	Anrufbus Grevesmühlen: Stadtbusverkehr im Anrufflächenbetrieb	83
6.3	Interessante Beispiele außerhalb der Metropolregion.....	84
6.3.1	Moobil+ Landkreis Vechta: Rufbus-Angebot mit Bestprice-Garantie.....	84
6.3.2	Anrufbus Rottweil: Getrennte Ausschreibung von Disposition und Betrieb.....	86
6.3.3	Mobilfalt Nordhessen: Kombination aus Bus, AST und Ridesharing	86
6.3.4	PVGS Salzwedel: Kombination aus vertakteten Linienverkehr, Schulbus und Rufbus	87
6.3.5	Schwarzwald-Baar-Kreis: Kooperation von ÖPNV und Ridesharing	90
6.3.6	OREG: Garantiert Mobil	91
6.4	Interessante Beispiele im Ausland	92
6.4.1	FlexDanmark: Disposition und Bündelung von verschiedenen Verkehrsarten und Nutzergruppen	92
6.4.2	Luxemburg: Nacht-Rufbus im Großherzogtum, ÖPNV-Rufbus in den Gemeinden	93
6.4.3	Bummelbus: Rufbus als Sozialfahrdienst	93
6.4.4	Belbus De Lijn: Flächendeckendes Rufbus-System in Flandern	95
6.4.5	PubliCar Schweiz: Rück-Umstellung von Rufbus auf Linienbus.....	95
7	Interessante Beispiele für Bürgerbusse	97
7.1	Olfen: Schülerbedarfsverkehr und Bürgerbus in einem System....	97
7.2	Rheinland-Pfalz: Bürgerbusse genehmigungspflichtig und genehmigungsfrei	98
7.3	Bürgerbusse im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)	99



7.4	Bürgerbus Gransee	99
7.5	Anrufbus Niedernwöhren	100
8	Empfehlungen zur Weiterentwicklung von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen	101
8.1	Aufbau dieses Kapitels.....	101
8.2	Kritische Würdigung von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen	101
8.3	Was heißt Erfolg und Weiterentwicklung?	103
8.4	Empfehlungen für flexible Angebote	106
8.5	Empfehlungen für Bürgerbusse	117
8.6	Wichtung der Handlungsempfehlungen	123
9	Anhang.....	125
9.1	Steckbriefe	125
9.2	Glossar	198
9.3	Literaturverzeichnis/Weiterführende Literatur.....	201
9.4	Interviewverzeichnis.....	202
9.5	Abbildungsverzeichnis	203
9.6	Kartenverzeichnis	205
9.7	Quellenverzeichnis	205



1 Kurzfassung

Einführung und Begrifflichkeiten

Im Rahmen des Leitprojektes „Flexible Bedienformen“ der Metropolregion Hamburg wird im Arbeitspaket 1 mit dem vorliegenden Gutachten eine Bestandsanalyse der flexiblen Angebote und Bürgerbusse vorgenommen. Die Zielsetzung des Projektes besteht darin, in den peripheren Räumen der Metropolregion Hamburg eine finanzierbare Mobilität sicherzustellen und so einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten.

Als flexible Angebote werden zum Beispiel Anruf-Sammeltaxis oder Rufbusse bezeichnet, für deren Nutzung der Fahrgast seinen Fahrtwunsch anmelden muss. Bei Bürgerbussen werden Verkehre von ehrenamtlichem Fahrpersonal nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ durchgeführt.

Flexible Angebote

In der Metropolregion Hamburg bestehen derzeit 57 flexible Angebote. Die Verkehre dienen zur Angebotsverdichtung und -ausweitung bzw. als Ersatz für eingestellte Linienfahrten. Zu fast 90% werden die Angebote vom Taxi-gewerbe betrieben; nur selten führen Fahrdienste oder Busunternehmen die Verkehre mit Midi- oder Standardbussen durch.

Die Verkehrszwecke und Zielgruppen sind, von wenigen Ausnahmen abgesehen, unspezifisch. Die Angebote dienen überwiegend dem Jedermannverkehr in den Neben- und Schwachverkehrszeiten.

Angeboten werden Anruflinien-, Anruflkorridor-, Anrufstern- oder Anruflflächenbetrieb, wobei mehr als die Hälfte der Angebote auf einem Anrufllinienbetrieb basieren. Der Einstieg erfolgt immer an Haltestellen; der Ausstieg ist oftmals auch vor der Haustür erlaubt.

Die Angebote sind in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein als Linienverkehr nach § 42 PBefG und in Niedersachsen überwiegend als Mietwagen nach §§ 49 i. V. m. 2 Absatz 6 PBefG genehmigt.

Die Angebote basieren

- auf großen Verkehrsverträgen zwischen Aufgabenträgern und Busunternehmen, die auch flexible Angebote umfassen,
- auf kleinen, indirekten Verkehrsverträgen zwischen Kommunen und Busunternehmen/Verkehrsmanagementgesellschaften, die den flexiblen Verkehr durch Subunternehmer erbringen lassen, oder



- auf kleinen direkten Verkehrsverträgen zwischen dem Besteller (Aufgabenträger/Gemeinde) und dem Betreiber des flexiblen Verkehrs.

In der Metropolregion überwiegen die großen sowie die kleinen, indirekten Verträge in etwa zu gleichen Anteilen; kleine, direkte Verkehrsverträge bestehen nur vereinzelt. Fast die Hälfte der Angebote geht auf die Initiative von Kommunen zurück; gut ein Drittel wurde von Aufgabenträgern initiiert.

Die Produktbezeichnungen sind vielfältig und für potenzielle Fahrgäste z. T. verwirrend: Teilweise tragen Angebote mit unterschiedlichen Betriebsformen die gleiche Bezeichnung bzw. Angebote mit der gleichen Betriebsform unterschiedliche Bezeichnungen.

Die Fahrtbestellungen erfolgen ausschließlich telefonisch; etwa dreiviertel der Angebote sind über eine regionale Festnetznummer zu bestellen. Nur selten bestehen 0180-Servicenummern oder 0800-Gratisnummern. Die Voranmeldezeiten variieren stark, zum Teil sogar innerhalb eines Angebots nach Wochen- und Wochenendtagen. Es überwiegen Voranmeldezeiten von 30 oder 60 Minuten.

Bei mehr als der Hälfte der flexiblen Angebote ist die Buchung beim betreibenden Taxigewerbe angesiedelt; seltener übernehmen Busunternehmen oder Callcenter die Fahrtenmeldung. Die Disposition, also die Bildung von Routen bzw. Fahraufträgen durch Kombination von Einzelfahrten und/oder Zuordnung zu Unternehmen oder Fahrzeugen, ist von der Buchung teilweise abgekoppelt. Das Taxigewerbe übernimmt bei drei von vier Angeboten die Disposition. Auftragsübermittlung und Dokumentation erfolgen in den meisten Fällen per Fax oder Sprechfunk bzw. per Hand. Vollautomatische IT-Dispositionssysteme finden sich nur bei zwei Betreibern im Kreis Ostholstein.

Drei von vier flexiblen Verkehren besitzen einen eigenständigen Sondertarif und vertreiben diesen über Abreiß-, Notfahrschein- oder Quittungsblöcke. Der regionale ÖPNV-Tarif kommt bei einem Fünftel der Verkehre zur Anwendung; nur in zwei Fällen wird zusätzlich ein Komfortzuschlag erhoben.

Die flexiblen Angebote sind fast ausnahmslos in den Fahrplanbüchern veröffentlicht, teilweise jedoch pauschal ohne Nennung von Linien/Gebieten und Abfahrtszeiten. Drei von vier Angeboten finden sich auch in elektronischen Fahrplanauskünften.

Die eingesetzten Fahrzeuge sind bei mehr als dreiviertel der Angebote nicht barrierefrei. Die Barrierefreiheit von Haltestellen und Kundeninformation entspricht dem Niveau im allgemeinen Linienverkehr.



Die zur Verfügung gestellten Kennzahlen zu Angebot und Nachfrage sind sehr lückenhaft und streuen breit, sodass hierzu keine Aussagen getroffen werden können.

Die Vergütung erfolgt bei drei von vier flexiblen Angeboten auf Basis der Besetzkilometer (teilweise zuzüglich einer Dispositionspauschale).

Aus den vorliegenden Angaben zu Kosten und Erlösen ergeben sich durchschnittliche Kosten von 23,73 EUR und Erlöse von 3,02 EUR pro Fahrgast; der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beträgt 17,3%¹.

Bürgerbusse

In der Metropolregion Hamburg verkehren 14 Bürgerbusse; vier weitere befinden sich in Planung. Es lassen sich drei Bürgerbus-Typen ausmachen:

- Die teilintegrierten und für Jedermann offenen Linienverkehre, bei denen der regionale ÖPNV-Tarif mindestens in Teilen angewendet wird,
- die autarken Verkehre, die einen eigenen Haustarif anwenden, aber offen sind für Jedermann und
- die geschlossenen Verkehre, die nur Vereinsmitgliedern zur Verfügung stehen, trotzdem aber vor Ort „Bürgerbus“ genannt werden.

Die erste Gruppe ist vorrangig in Niedersachsen anzutreffen, die zweite Gruppe in Schleswig-Holstein, die dritte Gruppe in allen drei Flächenländern.

Die meisten Bürgerbusse verkehren im konventionellen Linienverkehr. Nur dem Pronstorfer AnrufBürgerBus liegt ein Anruflächenbetrieb zugrunde; auf Fehmarn wird im Sommer im Linienbetrieb und im Winter im Anruflächenbetrieb gefahren.

Die Einzugsbereiche sind überwiegend stark lokal ausgerichtet. Die Zielgruppen sind weitgehend Ältere, Mobilitätseingeschränkte und Kinder, seltener Pendler. Eine Ausnahme stellt der Bürgerbus auf Fehmarn dar, bei dem explizit auch Touristen angesprochen werden.

Akteure bei den Bürgerbussen sind jeweils

¹ Die Aussagekraft dieser Werte für den Gesamttraum der MRH ist allerdings begrenzt, da die absolute Zahl der zur Verfügung stehenden Datensätze im Bereich Kosten und Erlöse mit 21 recht gering ist.



- die ehrenamtlich Aktiven vor Ort (die sich in den Bürgerbusvereinen konstituiert haben),
- die vom Bürgerbus bedienten Kommunen,
- der zuständige Aufgabenträger,
- ein Busverkehrsunternehmen (PBefG-Genehmigungsinhaber), das oftmals auch Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge übernimmt sowie
- die zuständige Genehmigungsbehörde.

Die Bürgerbusse verkehren überwiegend im Linienbetrieb und sind daher als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt. Dies gilt auch für den AnrufBürgerBus Pronstorf sowie den Bürgerbus auf Fehmarn. Nur ein als Bürgerbus bezeichnetes Angebot in Bornhöved verkehrt kostenlos und genehmigungsfrei.

Die Bürgerbusse verkehren etwa jeweils zur Hälfte gemäß ÖPNV-Tarif oder Sondertarif. Mit Ausnahme der Bürgerbusse im ZVBN-Gebiet zeigt sehr häufig das Erscheinungsbild, dass sie ehrenamtlich organisiert und auf lokale Nutzer ausgerichtet sind.

Bei den Bürgerbus-Fahrzeugen ist Barrierefreiheit in der Hälfte der Fälle gegeben. Bei den Haltestellen entspricht sie dem Niveau im allgemeinen Linienverkehr.

Bei den Bürgerbussen fallen aufgrund der Ehrenamtlichkeit keine Personalkosten an. Die Fahrgeldeinnahmen decken im Regelfall nicht die Betriebskosten. Die Fehlbeträge werden von den jeweiligen Kommunen getragen und/oder durch Werbeflächen für lokale Unternehmen kompensiert.

Die Anschaffung von Fahrzeugen, Haltestelleneinrichtungen und anderen Betriebsmitteln kann in Niedersachsen vom Land einmalig gefördert werden.

Ergebnis und Ausblick

In der Metropolregion Hamburg sind flexible Angebote und Bürgerbusse weit verbreitet. Die Angebote und Erfahrungen damit entsprechen im Wesentlichen der bundesdeutschen Praxis. Die flexiblen Verkehre verharren aber zumeist auf dem Entwicklungsstand zum Zeitpunkt ihrer Entstehung in den 1990er Jahren. Die Bürgerbusse entwachsen langsam ihrem Nischendasein.

Um die Mobilitätssicherung in peripheren Räumen sicherzustellen, ist es erforderlich, dass beide Ansätze ein höheres, (noch) professionelleres Niveau erreichen. Neben der Idee einer professionellen Begleitung durch einen



„Kümmerer“ werden für die künftige Arbeit im Leitprojekt „Flexible Bedienformen“ folgende Schwerpunkte empfohlen:

- Weiterentwicklung des Marketings (inklusive Produktdefinition, Fahrgastinformation, Beauskunftung, Werbung),
- Schaffung einer mandantenfähigen Dispositionslösung für die MRH (inklusive Buchung und Abrechnung) und
- Untersuchung zu potenziellen Betreibern und zum Einsatz barrierefreier Fahrzeuge.

Für die Bürgerbusverkehre werden für die nächste Projektstufe folgende Bearbeitungsschwerpunkte empfohlen:

- Weiterentwicklung des Marketings und der Fahrgastinformation,
- Schärfung der Rolle des Aufgabenträgers und des Nahverkehrsplanes,
- Weiterentwicklung der Finanzierungsinstrumente (Fahrzeugförderung: Barrierefreiheit).



2 Einleitung

2.1 Einordnung der Untersuchung

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) leistet einen wichtigen Beitrag für die Mobilität der Menschen in der Metropolregion Hamburg. Sie gehört zu den Bereichen Deutschlands, in denen die Bevölkerung in den kommenden Jahren weiter wachsen wird. Allerdings ergibt sich bei genauerer Betrachtung ein differenziertes Bild.

Die Stadt Hamburg wird weiter von der Zuwanderung aus anderen Regionen profitieren. Anders ist die Situation in den ländlicher geprägten Bereichen der Metropolregion: Hier wird in den nächsten Jahren in einigen Gebieten die Bevölkerung zurückgehen. Diese Entwicklung betrifft nicht nur die in der Metropolregion Hamburg neuen Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern, sondern auch weite Teile Schleswig-Holsteins (z. B. den Kreis Dithmarschen) und Niedersachsens (z. B. den Landkreis Lüchow-Dannenberg). Hier stellt sich die Frage, wie das ÖPNV-Angebot bei geringer werdenden öffentlichen Finanzierungsmöglichkeiten und vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung erhalten und weiter entwickelt werden kann, um die Vernetzung von Metropole und Umland sowie die Anbindung an die Grund- und Mittelzentren sowie an Schienenhaltepunkten weiter zu verbessern.

Unter diesen Randbedingungen stoßen die Aufgabenträger des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) in manchen ländlichen Teilräumen der Metropolregion Hamburg zunehmend an die Grenzen ihrer Handlungsmöglichkeiten: Die sinkende Bevölkerungszahl führt zu rückläufigen Beförderungszahlen, insbesondere im Schülerverkehr, der abseits der Haupttrouten das Grundangebot des Buslinienverkehrs bildet. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an den ÖSPV: Der Führerscheinbesitz ist in diesen schon heute relativ überalterten Gebieten für die meisten Menschen selbstverständlich. Anders als früher sind zunehmend weniger Menschen zwingend auf Bus und Bahn angewiesen. Das heißt, die potenziellen ÖPNV-Kunden müssen von der angemessenen Qualität der Angebote überzeugt werden. Hier ist vor allem das Stichwort „Barrierefreiheit“ – im weitesten Sinn – zu nennen.

Zugleich steigen die Anforderungen an die Auslastung und Wirtschaftlichkeit des ÖSPV. Trotzdem gilt es, die Klimaschutzziele von Bund und Ländern zu erfüllen. Als Antwort auf diese Herausforderungen wurden über die Jahre in der Metropolregion Hamburg zahlreiche Angebote aus der Palette der flexiblen Angebote eingerichtet, die sich in der Praxis bewährt haben. Es gibt über 50 flexible Verkehrsangebote unter Bezeichnungen wie Anrufsammeltaxi



(AST), Anrufsammelmobil (ASM), Rufbus u. v. a. m. Ein eigenes Themenfeld bilden die ehrenamtlich organisierten Bürgerbusse. Hier sind in den letzten Jahren mehr als ein Dutzend neue Angebote entstanden. All diese oft mit großem Engagement von den lokalen Akteuren initiierten Verkehre weisen sehr unterschiedliche inhaltliche, zeitliche und räumliche Ausgestaltungen auf. Die vorhandenen Angebote sind sehr heterogen: Beauskunftung, Betriebskonzepte, Vorlaufzeiten, Tarife, Angebotsformen u. a. unterscheiden sich teilweise deutlich voneinander. Auch die mit den Angeboten verfolgten Ziele sind unterschiedlich: teils sind sie als Ergänzung, teils als Ersatz für bisherige ÖPNV-Linienverkehre konzipiert. Der Bekanntheits- und damit der Nutzungsgrad sind aber außerhalb der bedienten Region oft gering. Es stellt sich die Frage, ob zur Verbesserung der Inanspruchnahme die zahlreichen im Projekt aufgezeigten Ansatzpunkte genutzt werden können.

Durch den Kreis Ostholstein als Projektträger wurde die Bietergemeinschaft KCW, Interlink und Märtens Consult beauftragt, das Arbeitspaket 1 „Bestandsanalyse von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen in der Metropolregion Hamburg“ des Leitprojektes „Flexible Bedienformen“ zu bearbeiten. Der Bearbeitungsprozess wurde intensiv von einer Projektgruppe begleitet, die sich aus Vertreter/innen folgender Projektpartner zusammensetzte: Amt für regionale Landesentwicklung (ARL Lüneburg), Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), Hansestadt Lübeck, Kreis Herzogtum Lauenburg, Landkreis Ludwigslust-Parchim, Landkreis Nordwestmecklenburg, Kreis Ostholstein, Kreis Steinburg, Kreis Stormarn, Metropolregion Hamburg (MRH), Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg, Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) für die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Stade, Rotenburg (Wümme) und Uelzen.

Das Projekt weist teilweise Verbindungen und Bezüge zu anderen Leitprojekten der Metropolregion Hamburg auf. Dabei sind in erster Linie das Leitprojekt „Demografie und Daseinsvorsorge“ und das Leitprojekt „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ zu nennen. Bei diesen Projekten geht es darum, den beteiligten Kommunen Lücken in ihrer Erreichbarkeit aufzuzeigen. Im Rahmen des Projektes „Demographie und Daseinsvorsorge“ wurden neben vielen anderen Themenbereichen auch Beispiele aus dem Bereich flexibler Bedienformen bearbeitet.

Nach der Bearbeitung des Arbeitspakets 1 soll im Rahmen des Projektes „Flexible Bedienformen“ ein Arbeitspaket 2 ausgeschrieben werden. Ziel des zweiten Arbeitspakets wird es sein, Standards sowie technische, organisatorische und rechtliche Lösungen für die Verbesserung der Anwendung flexibler Angebote zu entwickeln. Die Ergebnisse des hier bearbeiteten Arbeitspakets 1 schaffen dafür die Grundlage. Zeitlich anschließend an Arbeitspaket 2, ggf.



aber auch schon parallel, wird die Metropolregion das Arbeitspaket 3 „Informations- und Beratungsleistungen“ realisieren. Hierfür sollen in der Metropolregion ein bis zwei „Kümmerer“-Stellen geschaffen werden. Damit sind Fachleute gemeint, die den lokalen Akteuren/Interessenten mit Beratungs- und Informationsleistungen bei der Einführung und Weiterentwicklung von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen zur Seite stehen.

Ergänzend zu dieser Untersuchung seien folgende Literaturtipps genannt:

- „Differenzierte Bedienung im ÖPNV“ vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: sehr guter Einstieg in das Thema der differenzierten Bedienung für Planer.
- „Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen“ herausgegeben vom Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung: Sehr detaillierte Untersuchung im Land Niedersachsen mit Schwerpunkt auf flexiblen Angeboten, Bürgerbussen und innovativen Ansätzen für Planer.
- „Planungsleitfaden flexible Angebotsformen“ herausgegeben vom Hamburger Verkehrsverbund: Praxistaugliche Hinweise und Anleitungen zur Planung und Umsetzung von flexiblen Angeboten für Planer.
- „Projekt Bürgerbusse“ herausgegeben vom Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur in Rheinland-Pfalz: Sehr lesbare Broschüre mit Erfahrungen und Planungshilfen für Bürgerbusse mit und ohne Genehmigung für interessierte Bürger und Planer.
- „Das Prinzip Bürgerbus“ herausgegeben vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen: Kurz-und-Bündig-Einführung in die Bürgerbus-Thematik im ZVBN-Gebiet für interessierte Bürger.
- „Bürger fahren für Bürger“ herausgegeben von Pro Bürgerbus NRW e. V. als vom übergeordnet in ganz Nordrhein-Westfalen tätigen Bürgerbus-Verein herausgegebener Leitfaden für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen in Nordrhein-Westfalen.

2.2 Begrifflichkeiten² und Historie

Im Zusammenhang mit flexiblen Angeboten gibt es vielfältige Bezeichnungen und Begriffe, die in verschiedenen Kombinationen verwendet werden. Die Begriffe können leichte Nuancierungen aufweisen oder zu 100 Prozent synonym sein (vgl. Abbildung 1).

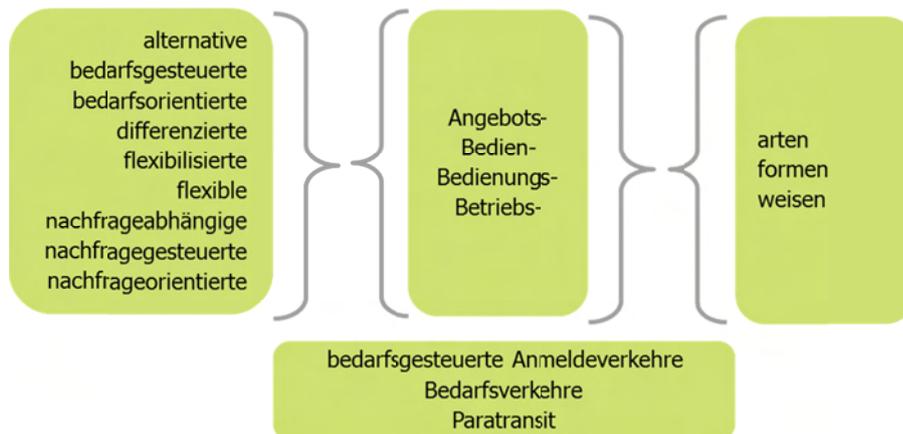


Abbildung 1: Vielfalt der Begriffe rund um diese Thematik

Quelle: VDV 2009

Auch die Schreibweisen für beispielsweise einen AST-Verkehr sind unterschiedlich: Anrufsammeltaxi, AnrufSammelTaxi oder Anruf-Sammel-Taxi. Es gibt hier kein richtig oder falsch.

In dieser Untersuchung werden „bedarfsgesteuerte Angebotsformen“ einheitlich als „flexible Angebote“ oder „flexible Verkehre“ bezeichnet. Sie sind grundsätzlich synonym verwendbar, wobei der Begriff „Angebot“ eher einer planerischen Sichtweise und der Begriff „Verkehr“ eher einer betrieblichen Sichtweise entspricht.

Das grundlegende Verständnis dieser Bestandsaufnahme basiert auf folgender Gleichung³:

² vgl. die folgenden Ausführungen auch in VDV 2009, Seite 23 ff

³ in Anlehnung an VDV 2009, Seite 24



■ **Differenzierte Bedienung =**

- Linienverkehr mit Standard-/Midibussen +
- Linienverkehr mit Taxen/Kleinbussen +
- Anrufverkehr mit Taxen/Klein-/Midi-/Standardbussen +
- Bürgerverkehr mit Pkw/Kleinbussen.

Diese Untersuchung beschäftigt sich mit den letzten beiden Kategorien. Charakteristisch für alle flexiblen Angebote ist die verpflichtende Fahrtwunschanmeldung, damit eine (Teil-)Fahrt durchgeführt oder eine Stichstrecke bedient wird. Für alle Bürgerverkehre ist kennzeichnend, dass sie ehrenamtlich bzw. nicht-erwerbsmäßig betrieben werden. Bürgerverkehr umfasst damit neben „klassischen“ Bürgerbussen auch Angebote wie Gemeindebusse oder Ridesharing.

Der Beginn der flexiblen Angebote in Deutschland geht auf das Jahr 1974 zurück. Angeregt durch die USA wurde eine Durchführbarkeitsstudie für fahrplanfreie Rufbusse und Taxen zwischen Haltestellen in Auftrag gegeben. Mit Vollförderung von Fahrzeugen und Dispositionstechnik durch das damalige Bundesministerium für Forschung und Technik startete 1978 der Probetrieb im Regionalverkehr Friedrichshafen am Bodensee (RUFBUS), 1979 ein zweiter Probetrieb im Regionalverkehr Wunstorf bei Hannover (RETAX); als drittes Forschungsprojekt nahm 1982 in Berlin ein Behindertenfahrdienst den Probetrieb auf (TELEBUS). Aufgrund der enorm hohen Betriebskosten der im Anruflächenbetrieb verkehrenden Midibusse wurden RUFBUS und RETAX seit 1981 gemäß dem sogenannten Betriebsleitsystem flexible Betriebsweisen betrieben. Danach wurde gemäß dem räumlichen und zeitlichen Verkehrsaufkommen flexibel im Linien-, Anrukkorridor- oder Anruflächenbetrieb gefahren. Die beiden ÖPNV-Angebote stellten 1987 bzw. 1999 den Betrieb ein; der TELEBUS verkehrt - inzwischen unter der Bezeichnung „Sonderfahrdienst“ - in Berlin bis heute.

Aus den drei Forschungs-Rufbussen entwickelte Professor Fiedler an der (heutigen) Bergischen Universität Wuppertal das Anrufsammeltaxi-Konzept (AST) und Gotthard Heinzl bei der Volkswagen AG das Anrufbus-Konzept. Beide Ansätze verzichteten auf eine – damals sehr kostenintensive – IBM-Rechentechnik. Fiedler verfolgte beim AST-Konzept zudem einen Grenzkostenansatz, nach dem vorhandene Taxifahrzeuge im ÖPNV eingesetzt werden;



Heinzel setzte auf VW-Kleinbusse im Lokalverkehr mit konsequenter Haus-zu-Haus-Bedienung. In den Folgejahren wurden alle Ansätze bundesweit weiterentwickelt. Technologisch hielt in den 1990er Jahren die PC-gestützte Disposition Einzug bei den flexiblen Angeboten (erstes Anrufsammeltaxi 1992, Anrufbus Leer 1994, Rufbus Erding 1996) und ist heute bei professionellen Angeboten Standard.⁴

Erste Bürgerbus-ähnliche Verkehre wurden bereits 1939 in Großbritannien initiiert, in den 1960er Jahren folgten „voluntary transportscheme“ in Birmingham und der „Community Bus“ in Norfolk. In den Niederlanden wurden 1977 die ersten „Buurtbus“-Systeme mit späterer landesweiter Einführung installiert; 1985 wurde (vom Land Nordrhein-Westfalen initiiert) der erste Bürgerbus-Verkehr in Betrieb genommen. Aktuell verkehren mehr als 260 Bürgerbusse in Deutschland.

2.3 Herangehensweise und Methodik

Die Bestandserfassung und -darstellung in der Metropolregion Hamburg erfolgte in aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten:

- In einem ersten Schritt wurden die bereits vorliegenden Erkenntnisse über bekannte flexible Angebote und Bürgerbusse gesichtet und weitere Angebote über Internetrecherchen ermittelt.
- Im nächsten Schritt wurde aufbauend auf den Anforderungen der Leistungsbeschreibung ein (mit den bereits vorhandenen Erkenntnissen vorausgefüllter) Fragenkatalog zur Bestandserfassung entwickelt und an die Ansprechpartner in allen Kreisen/Landkreisen der Metropolregion Hamburg verschickt.
- Nach der Auswertung des Rücklaufes wurden Vor-Ort-Interviewtermine mit den Ansprechpartnern der Landkreise/Kreise und ergänzenden Gesprächspartnern der beteiligten Verkehrsunternehmen durchgeführt (vgl. Interviewverzeichnis in Kapitel 9.4).
- Redaktionsschluss für die Aufnahme neuer Angebote in dieses Gutachten war der 15.9.2015. Alle bis zu diesem Datum eingeführten Angebote wurden in das Gutachten aufgenommen.

⁴ vgl. Historie von flexiblen Angeboten bei Mehlert 2001: 25-27



- In projektbegleitenden Sitzungen wurden Einzelthemen und Teilergebnisse der Bestandsauswertung mit den Projektgruppenmitgliedern vertiefend diskutiert.
- Alle Ergebnisse wurden in einer Gesamtbestand-Erfassungstabelle aufgenommen, die die Grundlage für alle weiteren Analysen und auch für die Erstellung der Karten bildet. Diese Erfassungstabelle ist mit einem GIS-Programm verknüpft, sodass auch Änderungen bei Systemausprägungen oder aber das Hinzukommen neuer Angebote problemlos in jeweils aktuelle Kartendarstellungen überführt werden können. Alle Kartendarstellungen sind mit den in der MRH gebräuchlichen GIS-Systemen kompatibel.
- Mit Hilfe der in der Gesamtbestands-Erfassungstabelle gesammelten Informationen wurden die Analysen zu den Fragestellungen durchgeführt sowie die diesbezüglichen Diagramme und Karten erstellt.
- Projektbegleitend fanden zwei Fachveranstaltungen am 10. September 2015 in Bad Oldesloe zum Thema „Disposition von Anrufverkehren“ und am 24. November 2015 in Hamburg zum Thema „Fahrgastschnittstellen bei flexiblen Angeboten und Bürgerbussen“ statt. Zudem fand am 7. Oktober 2015 eine Fachexkursion zur Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel in Sachsen-Anhalt statt, um das dortige Verkehrskonzept kennenzulernen (vgl. Kapitel 6.3.4). Die dokumentierten Ergebnisse der Fachveranstaltungen sowie die Eindrücke der Fachexkursion haben Eingang in die Bewertungen und Empfehlungen des Gutachtens gefunden.
- Abschließend erfolgte die Überführung der gesammelten Erkenntnisse, die sich aus Experteninterviews, Fachtagungen und zahlreichen Einzelgesprächen ergaben, in den Gutachtentext. Neben einer deskriptiven Beschreibung erfolgt am Ende der jeweiligen Unterkapitel eine vergleichende Einordnung der Analyseergebnisse zu Praxiserfahrungen in Deutschland und/oder in der Schweiz.
- Die interessanten Beispiele innerhalb und außerhalb der Metropolregion Hamburg wurden mit dem Expertenwissen des Bearbeitungsteams ausgewählt. Die unterschiedlichen Ansätze, die das jeweilige Beispiel interessant machen, werden in den entsprechenden Kapiteln hervorgehoben.
- Aus dem Gesamtprozess werden Empfehlungen und Hinweise abgeleitet, die als Vorbereitung für die Arbeitspakete 2 und 3 dienen können. Es sind dies Empfehlungen zur Weiterentwicklung der flexiblen Angebote und der Bürgerbusse in der Metropolregion Hamburg aus Gutachter-sicht.



3 Bestandsaufnahme der flexiblen Angebote

3.1 Vorbemerkungen

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Bestandserfassung von insgesamt 57 flexiblen Angebotsformen zusammenfassend analysiert; der Bürger-AnrufBus Pronstorf als „Zwitter“ aus Bedarfsverkehr und Bürgerbus wird den Bürgerbussen zugeordnet und im Kapitel 4 behandelt.

Da die zur Verfügung stehenden Daten sehr unterschiedliche Qualitäts- und Vollständigkeitsgrade aufweisen, schwankt die Anzahl der betrachteten Systeme je nach Auswertungsperspektive. Dies betrifft auch „Basisdaten“ wie angebotene Fahrplankilometer, Besetzt-/Lastkilometer oder das Fahrgastaufkommen. Zusätzlich wirkt verzerrend, dass kleine Angebote mit nur einer Linie genauso gewertet werden, wie landkreisweite Angebote. Vor diesem Hintergrund kommt den folgenden Aussagen teilweise eine eher tendenzielle Aussagekraft zu.

3.2 Wesentliche Merkmale flexibler Angebote

Das wesentliche Merkmal aller flexiblen Angebote liegt in ihrer unterschiedlich ausgeprägten zeitlichen und/oder räumlichen Flexibilität. Die zeitliche Flexibilität bezieht sich auf die Abfahrts- oder Ankunftszeit; die räumliche Flexibilität auf die Erschließung entlang einer Linie, innerhalb eines Korridors oder innerhalb einer Fläche. Für die Nutzung von flexiblen (Teil-)Fahrten ist daher stets eine Fahrtanmeldung durch den Fahrgast erforderlich. Verkehre ohne Bestellpflicht gehören daher nicht zu den flexiblen Angeboten, beispielsweise wenn Taxifahrzeuge anstelle von Standardbussen im Linienbetrieb (vgl. Kapitel 3.4.1) zum Einsatz kommen.

Die tatsächlichen Abfahrtszeiten und Fahrwege bei flexiblen Angeboten resultieren zum einen aus dem Angebotsumfang und der Betriebsform zum anderen aus der tatsächlichen Nachfrage. Häufig kommen mit Pkw, Kleinbussen oder Midibussen Fahrzeuge zum Einsatz, die kleiner als Standardbusse sind.



Dies genügt im Regelfall zur Beförderung der eher geringen Anzahl von Fahrgästen, erhöht die Wendigkeit der Fahrzeuge und ist systemimmanent, wenn auf vorhandene Taxen und Mietwagen zurückgegriffen wird⁵. Gleichwohl können flexible Angebote auch mit Standardbussen gefahren werden.

Im Vergleich zum Linienverkehr mit Standardbussen haben flexible Angebote einen positiven Mengen-Preis-Effekt (weniger Kilometer/günstiger Kilometerkostensatz). Daher können flexible Angebote auch in den Zeiten und Räumen die öffentliche Mobilität sichern, in denen ein Linienverkehr ökonomisch nicht zu verantworten wäre.

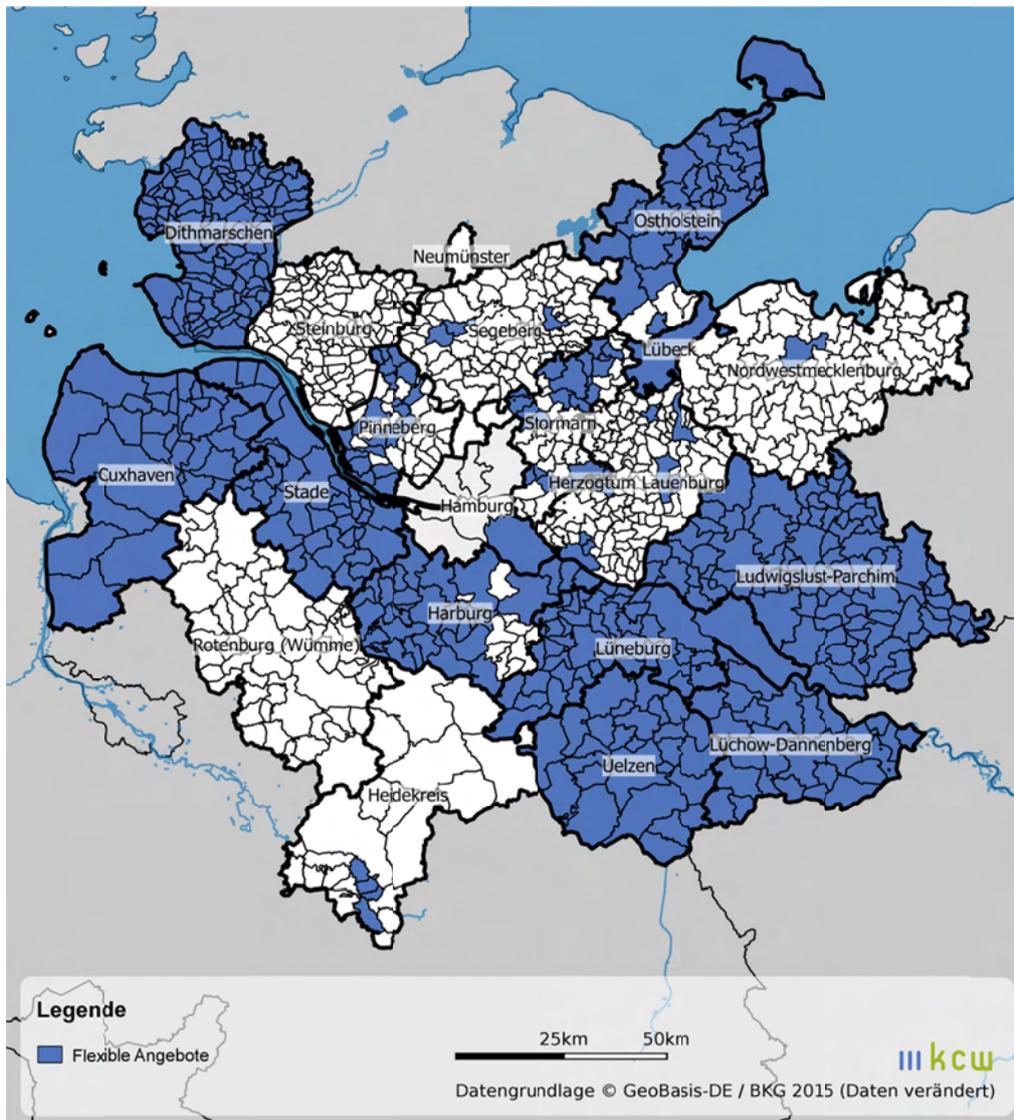
3.3 Verkehrsangebote

3.3.1 Bedienungsgebiete

Karte 1 gibt einen Überblick über die Bedienungsgebiete in der Metropolregion Hamburg und weist alle Gemeinden mit flexiblen Angeboten in ihren differenzierten Ausprägungen aus. Auch wenn die Quantität und Qualität der Verkehre in den Kommunen teilweise stark voneinander abweicht, zeigt sich, dass es in den Flächenländern Schleswig-Holstein (Kreis Steinburg), Mecklenburg-Vorpommern (Nordwestmecklenburg mit Ausnahme der Stadt Grevesmühlen) und Niedersachsen (Rotenburg (Wümme)) noch Kreise gibt, die keine flexiblen Verkehre anbieten.

Bundesweit sind flexible Angebote etabliert. Während in den westdeutschen Bundesländern Taxi-basierte Verkehre dominieren, überwiegen in den ostdeutschen Landkreisen oftmals Bus-basierte Verkehre, bei denen Standardbusse bedarfsabhängig Teil- oder Stichstrecken bedienen. Gleichwohl gibt es aber auch in den neuen Bundesländern innovative Verkehre wie z. B. im Altmarkkreis Salzwedel oder im Landkreis Anhalt-Bitterfeld.

⁵ Im Folgenden umfasst die Bezeichnung „Taxi“ grundsätzlich auch Mietwagen gemäß § 49 PBefG.



Karte 1: Flexible Angebote in der Metropolregion Hamburg

3.3.2 Planungsansätze

Der Planung und Umsetzung von flexiblen Angeboten können grundsätzlich drei verschiedene Planungsansätze zugrunde liegen⁶:

⁶ VDV 2009, Seite 25 ff

- Ersatzangebot: Linienverkehr wird durch flexiblen Verkehr ersetzt;
- Verdichtungsangebot: ÖPNV-Angebot wird tagsüber mit flexiblem Verkehr verdichtet bzw. ergänzt;
- Ausweitungsangebot: ÖPNV-Angebot wird abends und/oder am Wochenende mittels flexibler Verkehre ausgeweitet.

In der Praxis treten auch Kombinationen der genannten Angebotskonzepte auf und eine eindeutige Zuordnung ist nicht immer möglich.

In der Metropolregion Hamburg führen flexible Angebote bei über der Hälfte der untersuchten Systeme zu einer Ausweitung des bestehenden ÖPNV-Angebots. Nur bei einem Viertel wurden Linienverkehre ersetzt. In fünf von 55 Fällen ging zum Stand der Erhebung der Ersatz des Linienverkehrs durch einen Bedarfsverkehr mit einer Ausweitung des (bedarfsgesteuerten) ÖPNV-Angebots einher. Nur selten dienen die Bedarfsverkehre zur Verdichtung des bestehenden Angebots (Karte 2, Abbildung 2).

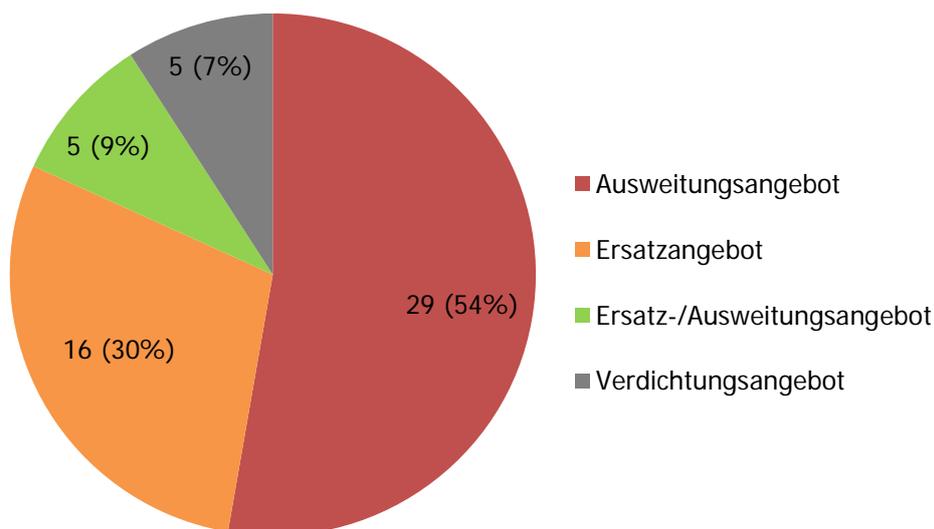
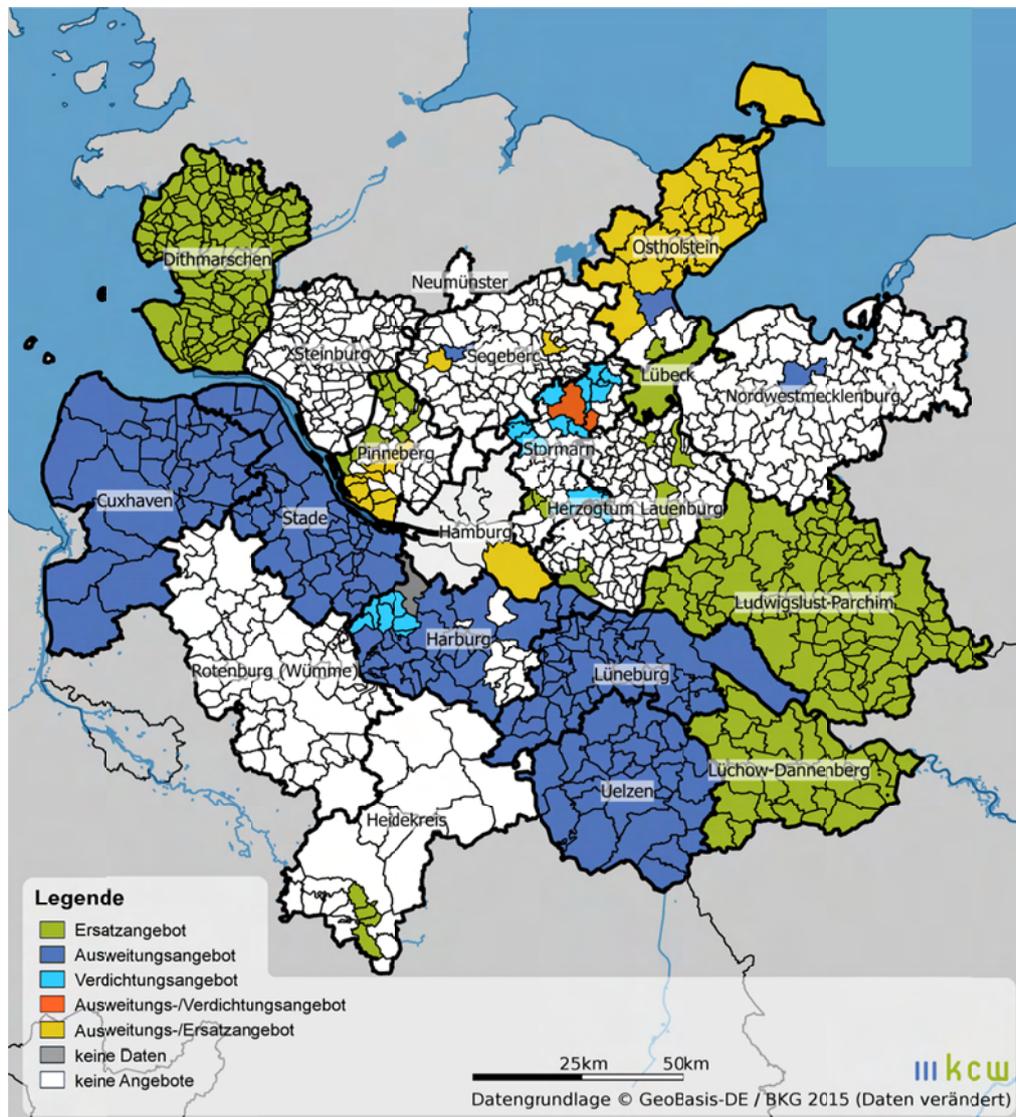


Abbildung 2: Planungsansätze bei flexiblen Angeboten

Mit Ausnahme des AST im Landkreis Stade ist ein ganzheitlicher bzw. einheitlicher Planungsansatz nicht zu erkennen.

Positive Beispiele in Deutschland sind beispielsweise das Taxibus-Angebot im Münsterland, wo Taxi-Kleinbusse im Anruflinienbetrieb auf vertakteten Nebenachsen verkehren, oder im Altmarkkreis Salzwedel, in dem Rufbusse eine Zu- und Abbringerfunktion zu vertakteten Hauptlinien übernehmen.



Karte 2: Planungsansätze für flexible Angebote

3.3.3 Betreiber und Fahrzeugflotten

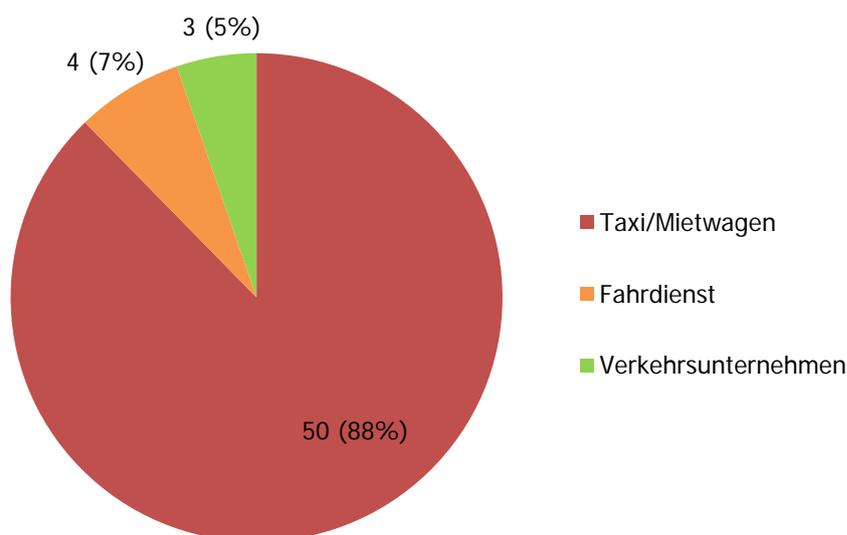
In der Metropolregion Hamburg lassen sich drei Gruppen von Betreibern festmachen:

- Taxi- und Mietwagenunternehmen,
- Fahrdienste und
- Verkehrsunternehmen.

Mietwagen und Fahrdienst unterscheiden sich rechtlich nicht voneinander, da es sich in beiden Fällen um einen Gelegenheitsverkehr gemäß § 49 PBefG handelt. Eine Unterscheidung in dieser Untersuchung wird deshalb vorgenommen, um den „echten“ Mietwagenverkehr, bei dem die vorhandene Fahrzeugflotte neben dem Stammgeschäft auch im Anrufverkehr eingesetzt wird, zu unterscheiden von Fahrdiensten, bei denen die Fahrzeuge speziell für das flexible Angebot beschafft wurden. In beiden Fällen kommen rechtlich als Personenkraftwagen (Pkw) zugelassene Kraftfahrzeuge zum Einsatz: Taxis und Kleinbusse in der Kategorie „Taxi/Mietwagen“; nur Kleinbusse in der Kategorie „Fahrdienst“. Die dritte Kategorie bilden Verkehrsunternehmen, die den regionalen ÖPNV mit Kraftomnibussen erbringen. Sie setzen Midi- und Solobusse mit mindestens neun Fahrgastplätzen (plus Fahrer) ein.-

In der Metropolregion Hamburg wird die Mehrzahl der Angebote durch das Taxi- und Mietwagengewerbe betrieben. Der Betrieb durch Fahrdienste oder Busunternehmen ist sehr gering (Abbildung 4). Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass fast ausschließlich Taxen und Mietwagen mit maximal acht Fahrgastplätzen zum Einsatz kommen. Beim ALFA Ostholstein-Mitte übernehmen die Johanniter mit eigens hierfür beschafften Kleinbussen den Fahrdienst; in Ostholstein-Nord werden die ALFA- und Anrufbus-Verkehre mit einer speziellen Kleinbusflotte durch einen Subunternehmer erbracht. Nur beim Anrufbus Grevesmühlen wird ein Midibus des kommunalen Verkehrsunternehmens eingesetzt. Beim Anrufbus im Anruflinienbetrieb im Landkreis Ludwigslust-Parchim, in dem auch ein AST-Verkehr mit Taxen existiert, und bei den Rufbus-Angeboten in Lüchow-Dannenberg kommen Standardbusse, Kleinbusse und Pkw zum Einsatz.

Abbildung 3: Betreiber von flexiblen Angeboten



Der Einsatz von Taxen im ÖPNV erfolgt seit den 1980er Jahren (in Westdeutschland) mit dem Ansatz, die ohnehin vorhandenen, aber nur teilweise



ausgelasteten Taxiflotten zur Optimierung des ÖPNV-Angebots auf Grenzkostenbasis einzusetzen. Die Dominanz der Taxibetreiber bei flexiblen Angeboten in der Metropolregion Hamburg ist hiernach plausibel. Einzelne Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen setzen zur Kostenersparnis auf Strecken(abschnitten) mit geringer Nachfrage auf einen Anruflinienbetrieb mit Standardbussen; dies trifft grundsätzlich auf die beiden mecklenburgischen Landkreise zu⁷.

Die Zusammensetzung der Betreiber und die Fahrzeugflotten in der Metropolregion Hamburg entsprechen der üblichen Praxis in der Bundesrepublik. Gänzlich anders stellt(e) sich die Situation Belgien und in der Schweiz dar: Beim Belbus in Flandern wird die Grundlast mit Kleinbussen des Verkehrsunternehmens De Lijn und Subunternehmern im Corporate-Design erbracht und nur in der Spitzenlast durch Taxis unterstützt (vgl. Kapitel 6.4.4); beim Schweizer PubliCar kommen ausschließlich Kleinbusse von Postauto selbst oder von Subunternehmern zum Einsatz, die allesamt im Postauto-Design verkehren (vgl. Kapitel 6.4.5).

Zunehmend problematisch wird es allerdings, in den ländlichen Bereichen der Metropolregion Hamburg überhaupt Taxiunternehmer zu finden, die bereit sind, flexible Verkehre zu fahren. Diese Erfahrungen werden auch in anderen deutschen Landkreisen gemacht.

In Summe unterscheiden sich die Erfahrungswerte in der Metropolregion Hamburg weder im Hinblick auf die Betreiber noch auf die Fahrzeugflotten von denen in anderen Regionen Deutschlands.

3.3.4 Bedienungsschwerpunkte, Verkehrszwecke und Zielgruppen

Die flexiblen Angebotsformen dienen im Regelfall der Anbindung von ländlichen Wohnstandorten an die lokalen Grund- und Unterzentren sowie an den SPNV (Bahnhofsanbindung), bzw. bei Stadtverkehren ergänzend an das jeweilige Stadtzentrum. Besonderheiten bilden das AST Schwarmstedt als Ersatzverkehr für einen geschlossenen Bahnhofpunkt sowie das AST Wildpark Eekholt zur Anbindung eines Wildparks an den Bahnhof in Bad Bramstedt.

⁷ In beiden Landkreisen wird jedoch an der Planung und Umsetzung neuer ÖPNV-Konzepte gearbeitet, die jenseits der Schülerbeförderung auf vertakteten Hauptverkehrsachsen mit Verbindungsfunktion und auf bedarfsgesteuerte Verkehre mit Erschließungs- und Zubringerfunktion basieren.

Beim AST in der Stadt Cuxhaven übernimmt das Angebot eine Zubringerfunktion von peripheren Wohnstandorten am Stadtrand zu Stadtbuslinien, die von größeren Ortsteilen in die Kernstadt verkehren. Auch die ALFA-Verkehre in Ostholstein dienen als Verlängerung bzw. Zubringer zum Regionalbusverkehr.

Bei der Abfrage der Verkehrszwecke gab es nur Nennungen für Beruf, Versorgung und Freizeit. Die Analyse ergibt, dass über drei Viertel aller MRH-Anrufverkehre für alle oder zumindest mehrere Verkehrszwecke vorgesehen sind. Selten bzw. singular wurde nur einer der drei Verkehrszwecke benannt (Abbildung 4). Freizeit und Versorgung bilden demnach die Hauptverkehrszwecke.

Die Angaben zu den Zielgruppen sind unspezifisch; im Berufsverkehr werden teilweise Pendler und im Freizeit- und Versorgungsverkehr Senioren und Jugendliche (diese abends am Wochenende) als Zielgruppen genannt.

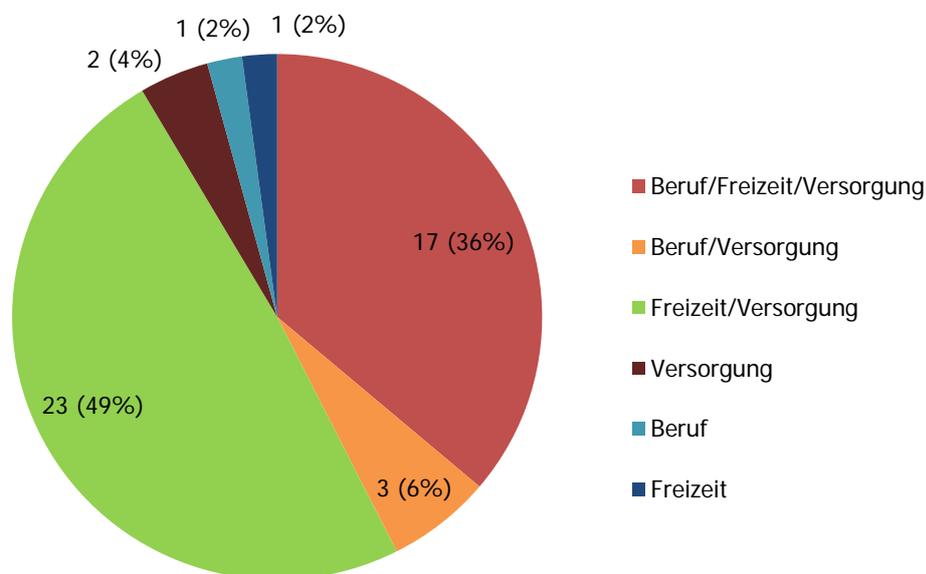
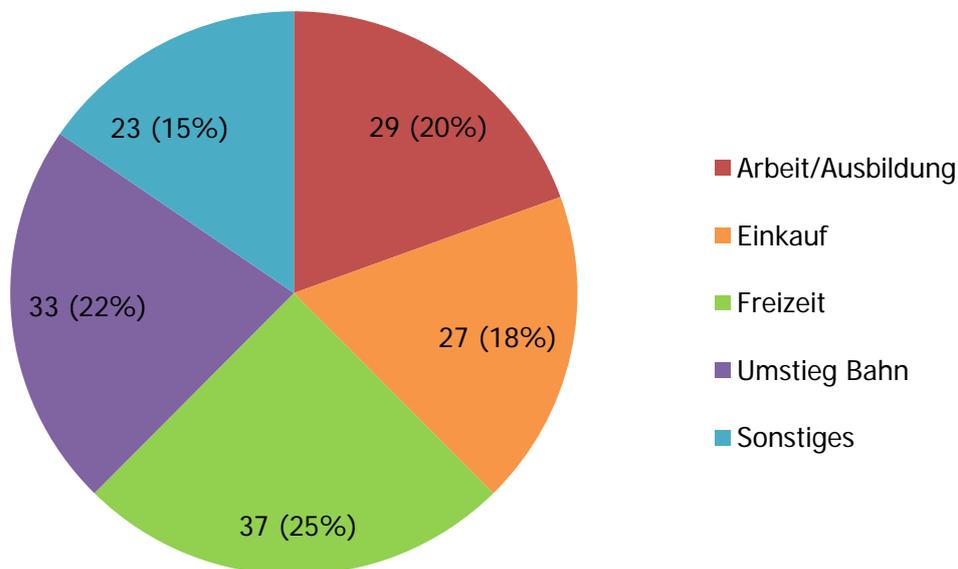


Abbildung 4: Verkehrszwecke von flexiblen Angeboten

Beim AST Bargtheide-Umland wurde außerhalb dieses Projektes im Jahr 2013 eine Fahrgastbefragung durch den HVV konzipiert und durch den Kreis durchgeführt. Die abgefragten Fahrzwecke Arbeit/Ausbildung, Einkauf, Freizeit, Umstieg Bahn und sonstiges zeigen, dass alle Angaben zu etwa gleichen Teilen (+/- 20%) genannt wurden.

Abbildung 5: Verkehrszwecke beim AST Bargtheide-Umland



Quelle: HVV 2013

Aufgrund der unterschiedlichen Kategorien und Kombinationen ist ein Vergleich dieser Ergebnisse mit der vorliegenden Untersuchung nicht möglich.

Die Datenlage in der Metropolregion Hamburg entspricht den bundesweiten Erfahrungen. Nur in Einzelfällen erfolgen spezifische Detailerhebungen; tendenziell zielen flexiblen Angebote in den Neben- und Schwachverkehrszeiten auf den Jedermannverkehr mit den Verkehrszwecken Besorgung/Freizeit.

3.4 Betriebsformen, Genehmigungspraxis und Vertragsmodelle

3.4.1 Betriebsformen

In der Metropolregion Hamburg kommen ausgehend vom klassischen Linienbetrieb mit Linien-, Haltestellen- und Fahrzeitbindung bei flexiblen Angeboten vier Betriebsformen zur Anwendung:

- Anruflinienbetrieb,
- Anruflkorridorbetrieb,
- Anrufsternbetrieb,
- Anrufflächenbetrieb.

Alle in der Metropolregion Hamburg vorhandenen Betriebsformen veranschaulicht Abbildung 6; deren Verbreitung zeigt Karte 3.

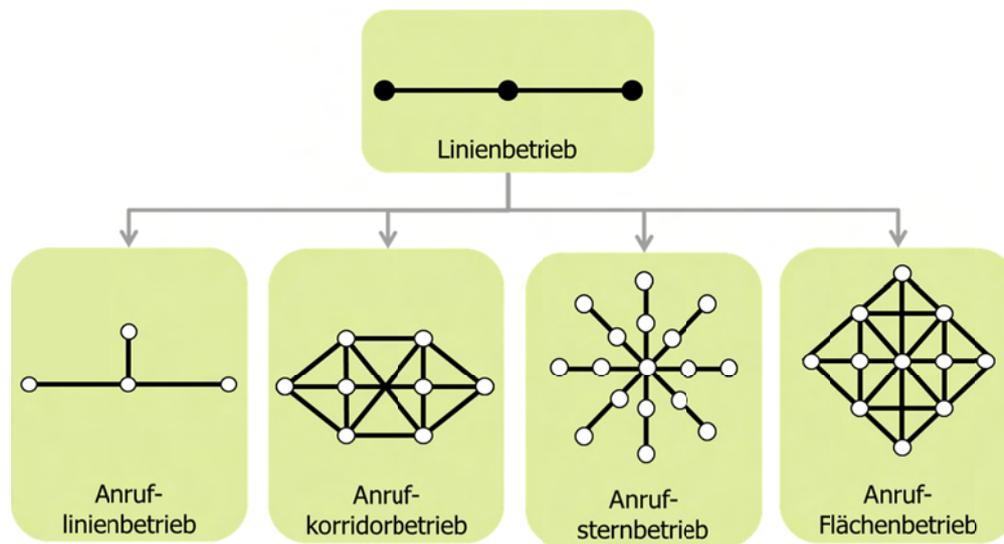
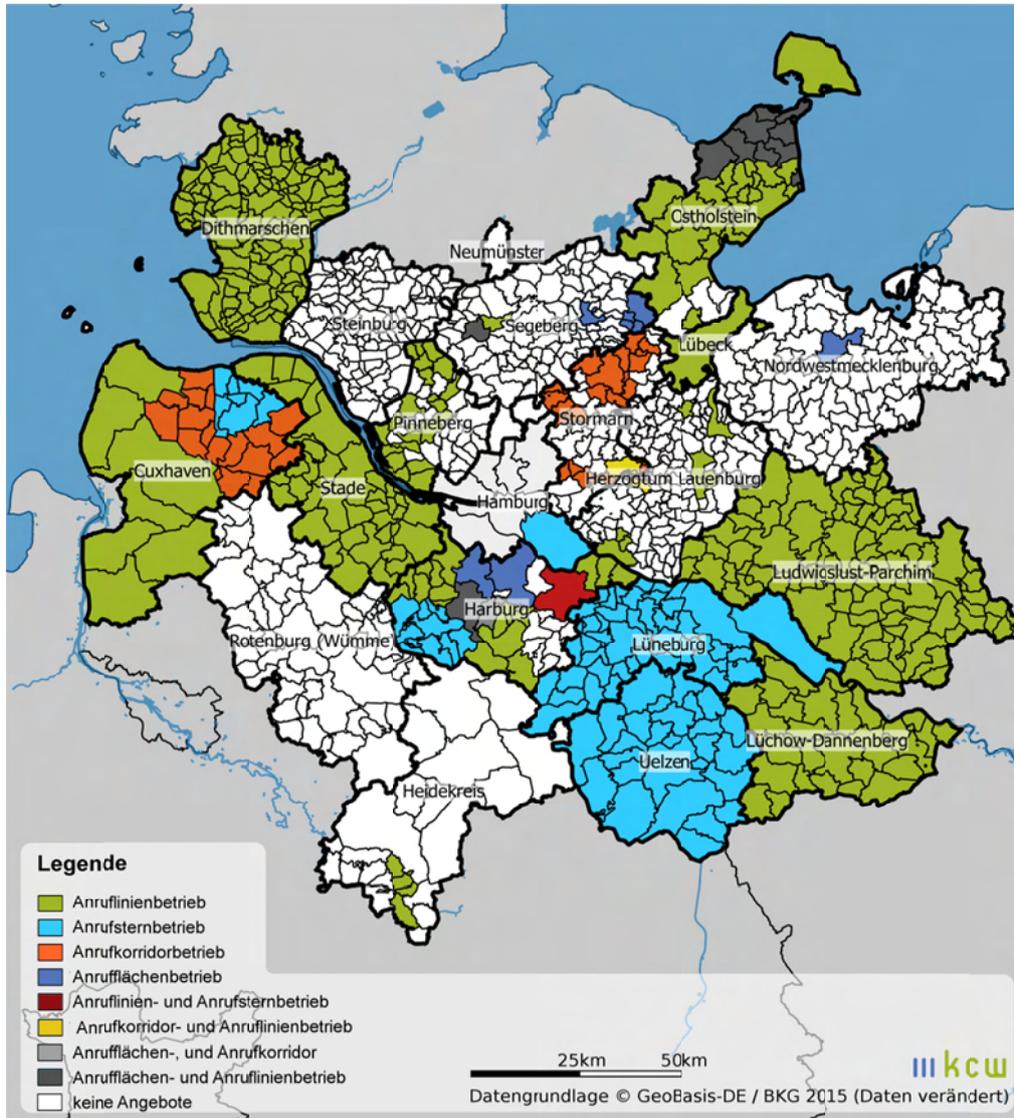


Abbildung 6: Betriebsformen in der Metropolregion Hamburg

Im Anruflinienbetrieb werden die flexiblen Angebote auf Basis eines Fahrplans mit Linien- und Haltestellenbindung durchgeführt. Der Linienweg kann auch Stichfahrten beinhalten, die vom Hauptverlauf abgehen. Mehrere Haltestellen können zu Haltestellenbereichen zusammengefasst sein und die gleiche Abfahrts- bzw. Ankunftszeit ausweisen, damit „Spielraum“ für die Planung der Bedarfsfahrten entsteht. Auf die möglichen Abweichungen und Besonderheiten wird im Fahrplan durch Fußnotentexte wie „Betriebsbedingte Abweichungen um +/- 10 Minuten möglich“. Etwaige Ein- und Ausstiegsverbote an ausgewählten Haltestellen verhindern, dass die betreffenden Angebote für Fahrten innerhalb definierter Gebietsgrenzen, z. B. Innerortsverkehr, benutzt werden, allerdings bildet das flexible Angebot dann keinen vollwertiger Busersatz im Innerortsverkehr. Eine (Teil-)Fahrt wird nur dann durchgeführt, wenn mindestens eine Fahrtwunschanmeldung vorliegt. Der Ausstieg ist teilweise auch an Haustüren im jeweiligen Haltestelleneinzugsbereich möglich. Die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke kann kürzer als die planmäßige Linienstrecke sein, wenn das Straßennetz eine Direktverbindung (unter Auslassung von Zwischenhaltestellen ohne Fahrgastwechsel) zulässt.

Beim Anrufkorridorbetrieb erfolgt der flexible Verkehr auf Basis eines Fahrplans mit Linien- und Haltestellenbindung. Die Linie beinhaltet viele mögliche Linienvarianten; die tatsächlich gefahrene Wegstrecke ergibt sich aus den Fahrtanmeldungen. Etwaige Ein- und Ausstiegsverbote an einigen Haltestellen verhindern, dass die betreffenden Angebote für Fahrten innerhalb definierter Gebiete, z. B. innerorts, genutzt werden, allerdings bildet das flexible Angebot dann keinen vollwertiger Busersatz im Innerortsverkehr. Auch beim Anrufkor-

Die vier (idealtypischen) Betriebsformen, die teilweise schwer bzw. nicht eindeutig zu bestimmen sind, dürften auf die unterschiedlichen Ausgangslagen bei der Planung, z. B. Zubringer zum Bahnhof im Anrufsternbetrieb oder Erschließung innerhalb der Kommune im Anrufflächenbetrieb, zurückzuführen sein. Es sind neben Sonderausprägungen wie Teleskop- oder Sektorbetrieb die in der Praxis gängigen Betriebsformen.



Karte 3: Vorkommen der Betriebsformen bei flexiblen Angeboten

3.4.2 Genehmigung

Bedarfsgesteuerte Verkehre, die entgeltlich oder geschäftsmäßig betrieben werden, bedürfen einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)⁸. Hierzu bieten sich grundsätzlich drei Optionen an:

- Genehmigung als Linienverkehr nach § 42 PBefG,
- Genehmigung als Taxiverkehr nach § 47 PBefG,
- Genehmigung als Mietwagenverkehr nach § 49 PBefG.

Tatsächlich entsprechen nicht alle der hier untersuchten „öffentlichen“ flexiblen Angebote den oben aufgeführten Verkehrsarten. Das Personenbeförderungsgesetz bietet allerdings zwei Möglichkeiten, diese Verkehre dennoch zu genehmigen: § 2 Absatz 6 PBefG besagt, dass eine Verkehrsform nach demjenigen Paragraphen zu genehmigen ist, dem die fragliche Verkehrsform am Meisten entspricht („Nichterfüllung aller Merkmale“); § 2 Absatz 7 PBefG eröffnet die Möglichkeit, zur Erprobung über maximal vier Jahre von den Vorschriften des Gesetzes abzuweichen („Erprobung neuer Verkehrsformen“).

In der Praxis hängt es von der Gesetzesauslegung der zuständigen Genehmigungsbehörden und Interessenlagen der beteiligten Akteure ab, als welche Verkehrsart der Bedarfsverkehr genehmigt wird und ob hierzu einer der oben genannten „Ausnahmeparagrafen“ heranzuziehen ist.

In der Metropolregion Hamburg kommen tatsächlich nur die beiden folgenden Genehmigungsarten, beinahe im selben Verhältnis (vgl. Tabelle 1), vor:

- Genehmigung als Linienverkehr nach § 42 PBefG,
- Genehmigung als Mietwagenverkehr nach §§ 49 i. V. m. 2 Absatz 6 PBefG.

⁸ Zu genehmigungsfreien Verkehren, z. B. in Form von Bürgerbussen, vgl. Kapitel 7.2.



Tabelle 1: Vorkommen der Genehmigungsarten bei flexiblen Angeboten

Genehmigung nach PBefG	Anzahl
§ 42 (Linienverkehr)	30
§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)	27
Summe	57

Beide Genehmigungsarten weisen Unterschiede und Besonderheiten auf (vgl. Tabelle 2), die sich auf Planung, Umsetzung und Betrieb der flexiblen Angebote auswirken können. Eine Genehmigung als Linienverkehr ist starrer, sie enthält mehr Verpflichtungen, der Betreiber erhält dafür aber finanzielle Vergünstigungen/Förderungen; eine Genehmigung als Mietwagen ist flexibler, sie enthält weniger Verpflichtungen, aber der Betreiber bekommt keine/weniger finanzielle Vergünstigungen/Förderungen. In der Praxis sind die jeweiligen Vor- und Nachteile abzuwägen.

Genehmigungsart	Linienverkehr § 42 PBefG	Mietwagen § 49 PBefG
Genehmigungsbehörde	HH: FHH MV: LSBV* NDS: LNVG** SH: Kreise/kreisfreie Städte	HH: FHH MV/NDS/SH: Kreise/kreisfreie Städte
Anhörungsverfahren	großer Anhörungskreis	kleiner Anhörungskreis
Tarifgenehmigungspflicht	ja	nein
Beförderungs-/Betriebspflicht	ja	nein
Umsatzsteuer für Aufgabenträger	nein	ja
Mehrwertsteuer auf Verkaufserlöse	7%	19%
Befreiung von Kfz-Steuer	ja	nein
Freifahrt nach SGB IX	ja	nein
Ermäßigungspflicht für Schüler	ja	nein
Ausgleich nach § 45a PBefG	ja	nein
Anwendung Tarifverträge-Nahverkehr	ggf.	nein
* LSBV: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern		
** LNVG: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH		

Tabelle 2: Unterschiede zwischen den Genehmigungsarten

Quelle: nach Mehlert 2001: 130

In der Metropolregion Hamburg besteht kein Zusammenhang zwischen den Betriebsformen und der Genehmigungsart; dies gilt ebenso für Betreiber (Taxi/Mietwagen, Busbetrieb) und der Genehmigungsart. Eine ausgeprägte Korrelation ist lediglich zwischen Genehmigungsart und Bundesland festzustellen



Die drei mecklenburgischen Angebote sowie das AST in Hamburg-Bergedorf sind gleichfalls als Linienverkehr genehmigt; die kleine Gesamtmenge in Hamburg bzw. Mecklenburg-Vorpommern lässt für diese Länder keine Verallgemeinerungen zu.

In Deutschland werden flexible Angebote heute in erster Linie als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt⁹; nur im Anrufflächenbetrieb kommt es stark auf die zuständige Genehmigungsbehörde an, ob und wie das vollflexible Angebot (überhaupt) genehmigt wird.

3.4.3 Vertragsmodelle

Die Kosten für die Erbringung flexibler Verkehre sind durch Fahrgeldeinnahmen nicht zu decken. Die Kostenunterdeckung ist daher vom Auftraggeber, d. h. Besteller, auszugleichen. Der Ausgleich der Kostenunterdeckung erfolgt bei Vergabe der Verkehrsleistungen gemäß VOL/A oder EU-Verordnung 1370 auf Basis eines Verkehrsvertrags bzw. bei einer Direktvergabe gemäß EU-Verordnung 1370 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Beide Formen werden im Folgenden vereinfachend unter dem Begriff „Verkehrsvertrag“ zusammengefasst.

Als Besteller können grundsätzlich auftreten:

- Busbetreiber, die den gesamten öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in ihrem Bedienungsgebiet erbringen;
- ÖSPV-Aufgabenträger, die in ihrem Zuständigkeitsgebiet für den ÖSPV verantwortlich sind;
- Kommunen, die in ihrem Zuständigkeitsgebiet zusätzlich zum Angebot des ÖSPV-Aufgabenträgers Bedarfsverkehr beim Busbetreiber, beim ÖSPV-Aufgabenträger oder direkt beim Betreiber der flexiblen Verkehre bestellen.

Je nachdem, welcher der drei genannten Besteller den Bedarfsverkehr beauftragt, ergeben sich drei grundsätzliche Vertragsmodelle:

- „Großer Verkehrsvertrag“: Der Bedarfsverkehr wird im Rahmen eines Verkehrsvertrages zwischen Besteller und Busbetreiber, der den ge-

⁹ BMVBS/BBR 2009: 85

samten Linien- und Bedarfsverkehr umfasst, erbracht. Dabei kann der Busbetreiber die Bedarfsverkehrsleistungen entweder selbst fahren oder er vergibt diese an Subunternehmer.

- „Kleiner indirekter Verkehrsvertrag“: Der Bedarfsverkehr wird im Rahmen eines Verkehrsvertrages zwischen Besteller (z. B. Samtgemeinde/Stadt) und Busbetreiber bzw. zwischen Besteller und einer Verkehrsmanagementgesellschaft erbracht. Der Busbetreiber bzw. die Verkehrsmanagementgesellschaft vergibt die Bedarfsverkehre dann an Dritte.
- „Kleiner direkter Verkehrsvertrag“: Der Bedarfsverkehr wird im Rahmen eines Verkehrsvertrages erbracht, der direkt zwischen dem Besteller (Kommune oder ÖSPV-Aufgabenträger) und dem Bedarfsverkehrsbetreiber abgeschlossen wird.

Die Auswertung von Vertragsmodellen zeichnet folgendes Bild (Abbildung 8, Karte 5): Knapp die Hälfte aller flexiblen Angebote werden im Rahmen eines großen Verkehrsvertrages erbracht, das heißt, der Vertrag zwischen dem ÖSPV-Aufgabenträger und dem Busbetreiber umfasst auch flexible Verkehre. Knapp die andere Hälfte der Anrufverkehre wird auf Basis von kleinen indirekten Verkehrsverträgen erbracht, bei dem die Kommunen zusätzliche Bedarfsleistungen über den jeweiligen ÖSPV-Aufgabenträger bzw. dessen Verkehrsmanagementgesellschaft oder den jeweiligen Busbetreiber bestellen. Nur in drei Fällen besteht ein kleiner direkter Verkehrsvertrag zwischen Kommunen und Betreibern flexibler Verkehre.

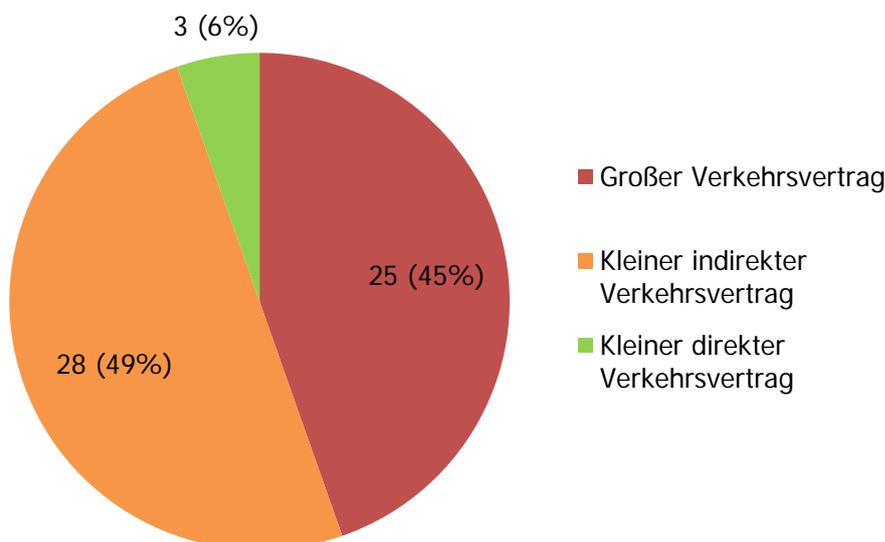
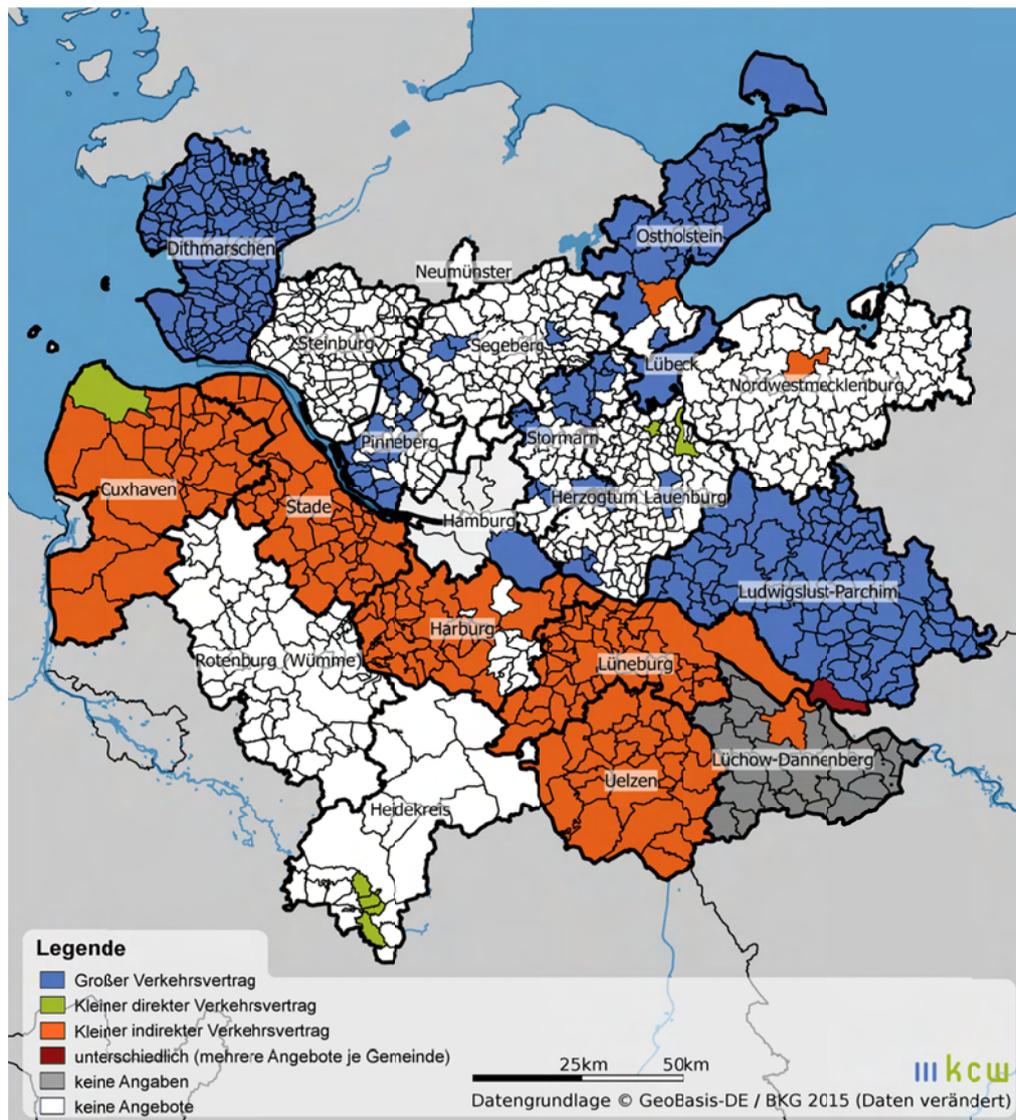


Abbildung 8: Vertragsmodelle bei flexiblen Angeboten

Dieser Umstand steht in Abhängigkeit zum verkehrspolitischen Umfeld: In (Nordost-)Niedersachsen bestehen flexible Angebote vor allem in den Landkreisen Harburg, Lüneburg, Stade, Uelzen sowie Cuxhaven, die als ÖSPV-

Aufgabenträger von der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen (VNO) betreut werden. Die VNO wiederum übernimmt die Organisation der flexiblen Angebote im Auftrag der Kommunen in Form von kleinen, indirekten Verkehrsverträgen. In Schleswig-Holstein sind die flexiblen Angebote oftmals Bestandteil der dort üblichen wettbewerblichen Vergabeverfahren und somit von großen Verkehrsverträgen.

Die aufgeführten drei Vertragsmodelle sind auch ansonsten in Deutschland vorzufinden; ihr Vorkommen wird, wie in der Metropolregion Hamburg, von den regional- und verkehrspolitischen Organisationsformen vor Ort bestimmt.



Karte 5: Vertragsmodelle bei flexiblen Angeboten

3.4.4 Initiatoren

Die Initiativen für die Planung und Umsetzung von flexiblen Angeboten gingen fast zur Hälfte von den Kommunen aus. Die Aufgabenträger haben gut ein Drittel der Angebote initiiert. Die Verkehrsunternehmen ergriffen alleine oder in Kooperation mit Aufgabenträgern bzw. Kommunen seltener die Initiative (Abbildung 9).

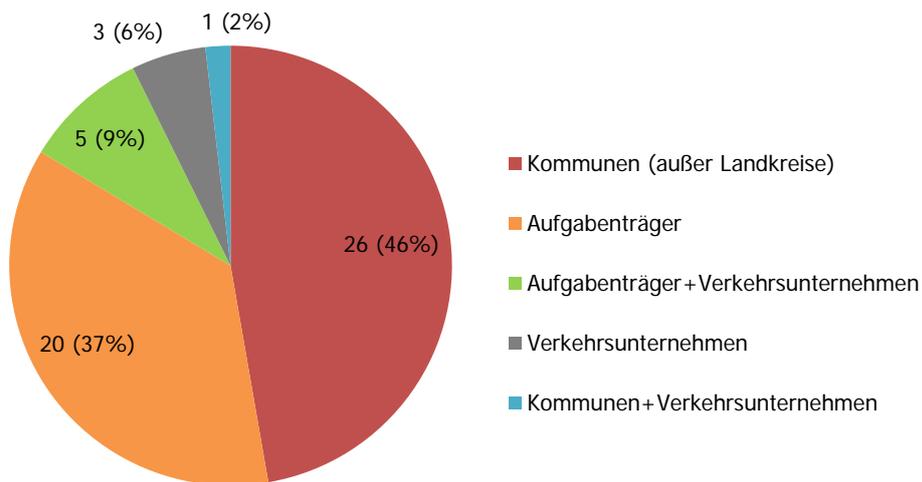


Abbildung 9: Initiatoren von flexiblen Angeboten

Es existieren leider keine Untersuchungen, die einen Überblick zur Initiatorschaft in anderen Bundesländern geben. Vermutlich wird sich die Erkenntnisse in der Metropolregion Hamburg nicht wesentlich von den Erfahrungen im Bundesgebiet unterscheiden.

3.5 Betriebspraxis

3.5.1 Produktbezeichnungen

In der Praxis zeigt sich, dass es eine Vielzahl von Bezeichnungen für flexible Angebote in der Metropolregion Hamburg gibt:

- ALFA,
- Anrufbus,
- Anrufsammelmobil/ASM,
- Anrufsammeltaxi/AST,
- Rudi,
- Rufbus und
- Sammeltaxi.



Produktbezeichnungen und Betriebsformen korrespondieren leider nicht durchgehend. Vielmehr gibt es Angebote die trotz gleicher Produktbezeichnungen nach unterschiedlichen Betriebsformen verkehren (Beispiel „Anrufbus“: Anrufflächenbetrieb in Ostholstein-Nord und Anruflinienbetrieb in Ludwigslust-Parchim) oder unter unterschiedlichen Produktbezeichnungen verbirgt sich die gleiche Betriebsform (Beispiel „Anruflinienbetrieb“: ALFA Ostholstein, Rufbus Neu Wulmstorf, AST Schwarmstedt). Zudem werden die Produkte häufig unverständlich und verkürzt beschrieben („Das AST fährt nur bei Bedarf“). Dies erschwert die Verständlichkeit für den Fahrgast und erhöht damit die Nutzungsschwelle.

Es gibt in Deutschland keine einheitlich definierten Produkte bestehend aus Bezeichnung und Betriebsform: Alle Angebote tragen eine individuell gewählte Bezeichnung des jeweiligen Initiators (Verkehrsunternehmen, Kommune, Verbund etc.). Gleichwohl gab es in der Vergangenheit immer wieder Versuche zur Vereinheitlichung der Bezeichnungen, die teilweise auch den Ansatz verfolgten, bestimmte Betriebsformen bestimmten Zeit- und Raumkategorien zu zuweisen.¹⁰ Die Versuche tragen jedoch einen akademischen Charakter und konnten sich außerhalb der Wissenschaft nicht in der Praxis durchsetzen. Insofern besteht hier die Empfehlung, innerhalb der Metropolregion Hamburg eine Vereinheitlichung der Angebotsbezeichnungen und Betriebsformen anzustreben.

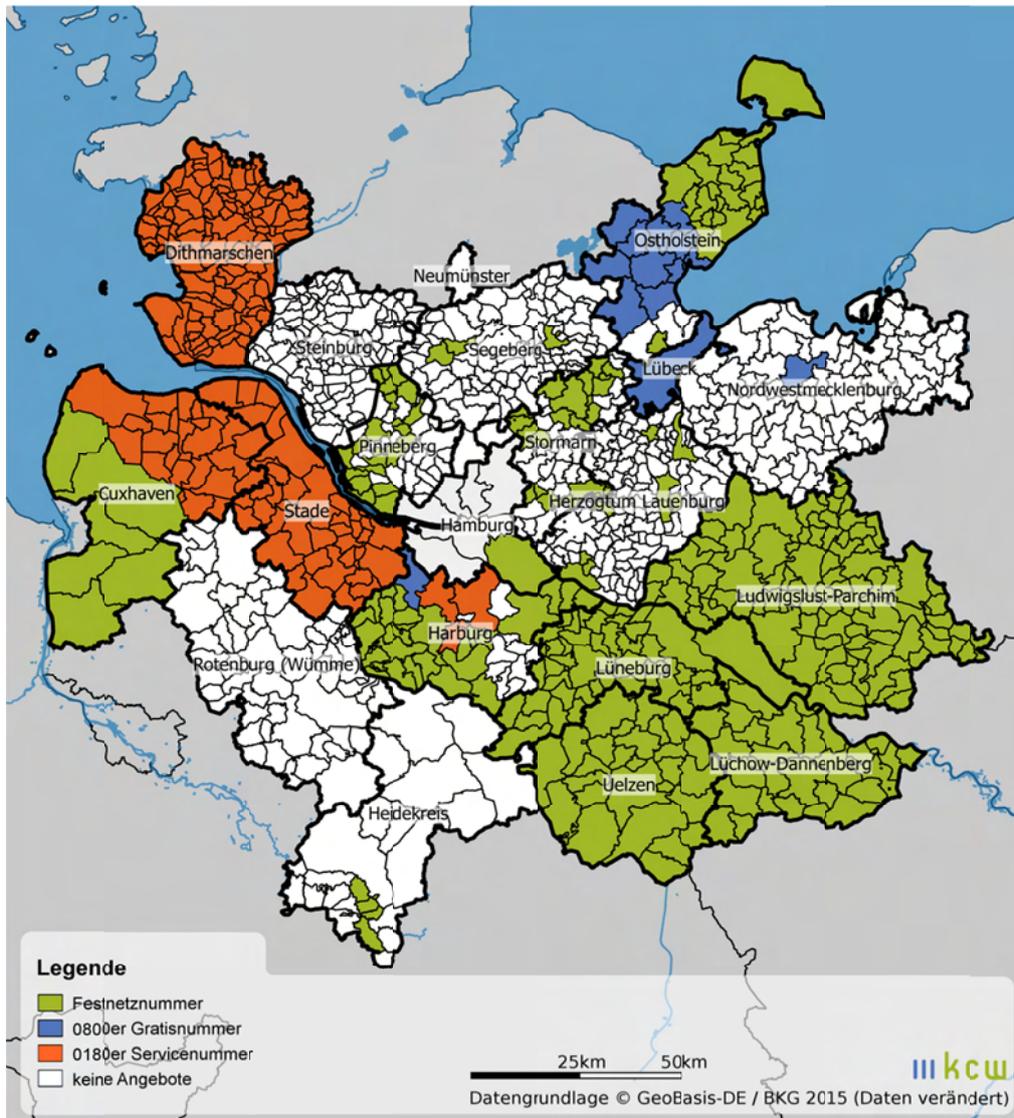
3.5.2 Fahrtanmeldung

Die Fahrtanmeldungen können bei allen flexiblen Angeboten telefonisch erfolgen. Nur die ALFA- und Anrufbus-Verkehre in Ostholstein-Nord sind auch über das Internet buchbar; von dieser Möglichkeit wird in der Praxis in der Metropolregion Hamburg derzeit kein Gebrauch gemacht.

Zur telefonischen Bestellung betreiben knapp drei Viertel aller Systeme eine örtliche oder regionale Festnetznummer. 0180er-Servicenummern, bei denen pauschal 3,9 bzw. 14 Cent pro Minute zu bezahlen sind (Mobilnetz max. 42 Cent pro Minute), werden bei etwa einem Fünftel der Systeme angeboten. Bei fünf Anrufverkehren erfolgt die Bestellung über eine kostenlose 0800er-Gratisnummer (Abbildung 10); beim ALFA Ostholstein-Mitte/Scharbeutz und

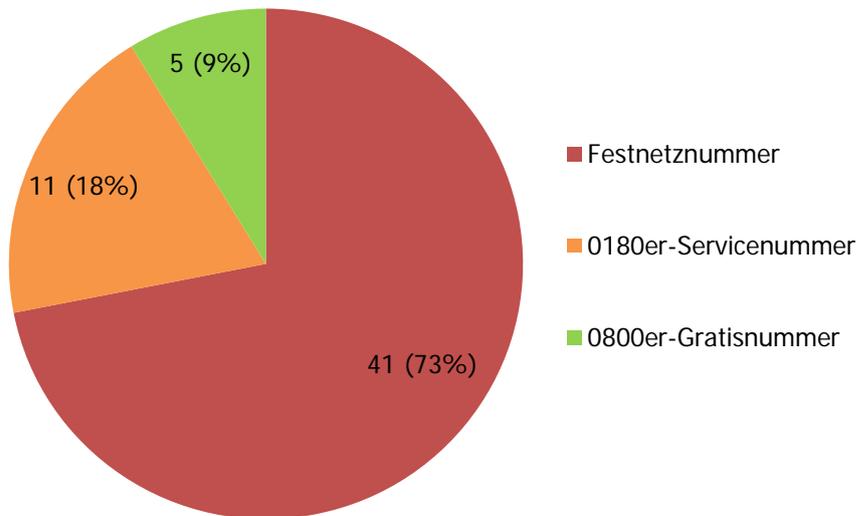
¹⁰ vgl. beispielsweise Mehlert 1998 oder BMVBS/BBSR 2009: 44 ff.

Anrufbus Grevesmühlen sogar über die Vanitynummern 0800 ALFA ALFA bzw. 0800 MEIN BUS.



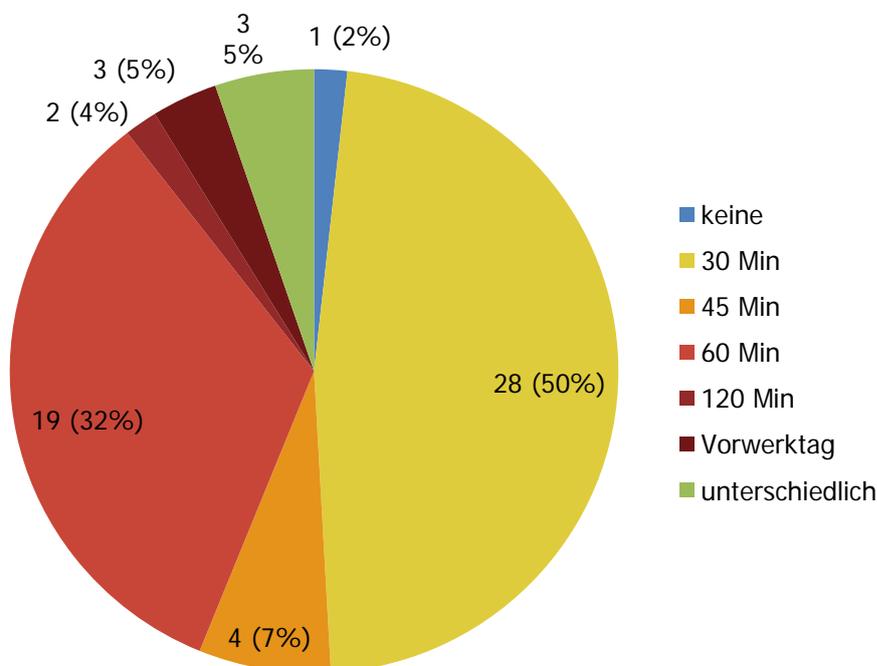
Karte 6: Typen von Rufnummern zur Bestellung flexibler Angebote

Abbildung 10: Rufnummertypen zur Bestellung flexibler Angebote

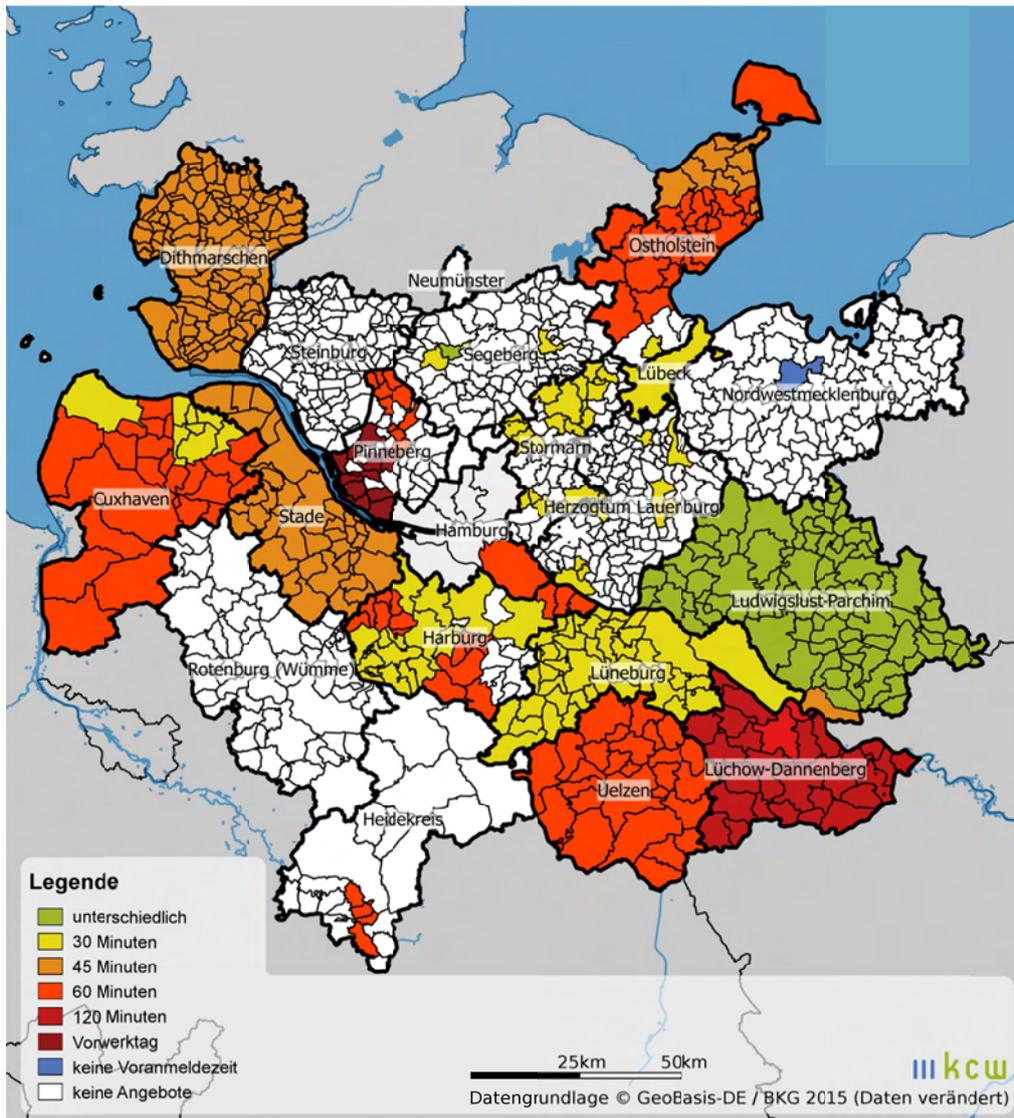


Die Voranmeldezeiten streuen sehr (Abbildung 11, Karte 7). Es dominieren Voranmeldezeiten von 30 bzw. 60 Minuten. Teilweise muss die Voranmeldung bereits am Vortag erfolgen oder die Zeiten variieren zwischen Werk- und Wochenendtagen, z. B. für Fahrten an Werktagen eine Stunde im Voraus und für Fahrten am Wochenende bis Freitagnachmittag. Nur beim Anrufbus in der Stadt Grevesmühlen im fahrplanfreien Flächenbetrieb besteht keine Voranmeldezeit, da sich die tatsächliche Abholzeit aus den zum Anmeldezeitpunkt vorliegenden Buchungen ergibt, gilt das Motto „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“.

Abbildung 11: Voranmeldezeiten bei flexiblen Angeboten



Die in der Metropolregion Hamburg dominierenden Anmeldeverfahren (lokale/regionale Festnetznummer, Voranmeldezeit 30 oder 60 Minuten) entsprechen den üblichen Erfahrungswerten bei anderen flexiblen Angeboten in Deutschland. Lediglich vereinzelte, ausgedehnte Anrufverkehre „aus einer Hand“ besitzen Service- oder Vanitynummern oder eine internetbasierte Bestellmöglichkeit, so z. B. bei den Vetter Verkehrsbetrieben in mehreren Landkreisen in Sachsen-Anhalt (www.anrufbus.net) oder Taxibus-Bestellungen im Münsterland (www.rvm-online.de/taxibusbestellung).



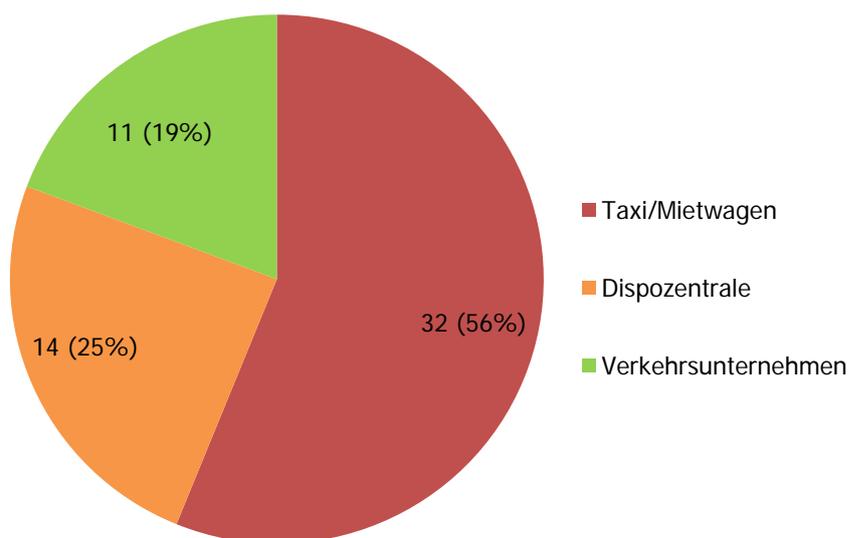
Karte 7: Voranmeldezeiten bei flexiblen Angeboten

3.5.3 Buchung und Disposition

Ein wesentliches Element bei flexiblen Angeboten bilden Buchung und Disposition. Bei der Buchung findet die Entgegennahme und Dokumentation der einzelnen Fahrtwünsche statt; bei der Disposition werden nach Möglichkeit aus mehreren Einzelfahrtwünschen kombinierte Sammeltouren gebildet, die als Fahraufträge pauschal an die Betreiber oder spezifisch an bestimmte Fahrzeuge übermittelt werden. Idealerweise erfolgen Buchung und Disposition quasi zeitgleich an einer Stelle bzw. in einem System, damit sich ggf. der Einzelfahrtwunsch mit anderen Fahrtwünschen zu einer Sammeltour kombinieren lässt.

In der Metropolregion Hamburg erfolgen die Buchungen bei mehr als der Hälfte der Angebote direkt bei den Taxiunternehmen. Nur bei einem Viertel führen Dispositionszentralen, die für mehr als nur eine der in dieser Untersuchung definierten Angebote Buchungen vornehmen, die Buchungen durch. Bei rund einem Fünftel der Angebote übernehmen die Verkehrsunternehmen die Buchungen selbst (Abbildung 12).

Abbildung 12: Buchung bei flexiblen Angeboten

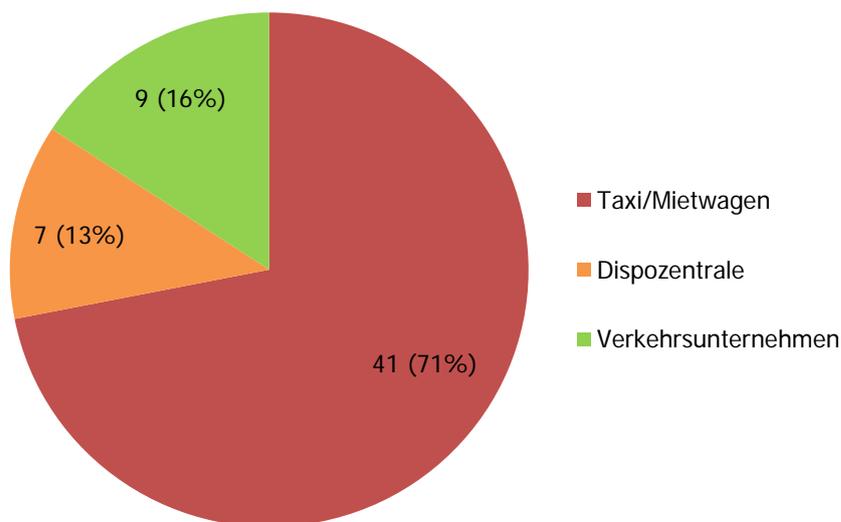


Nur bei den vier Verkehren im Kreis Ostholstein sowie beim AST Bad Segeberg kommen professionelle IT-Buchungs- und Dispositionssysteme zum Einsatz. Bemerkenswert ist, dass, obwohl die fünf flexiblen Angebote von zwei unterschiedlichen Verkehrsunternehmen (Rohde Verkehrsbetriebe/Transdev, Autokraft/Deutsche Bahn) betrieben werden, von beiden Unternehmensgruppen das gleiche IT-Dispositionssystem der Firma PPS/EDV genutzt wird. Die Rohde Verkehrsbetriebe haben zudem die Buchung und Disposition ihrer Verkehre an ein Transdev-Callcenter in Neubrandenburg übertragen.

Im Regelfall übernimmt das die Einzelfahrten buchende Taxiunternehmen auch die Disposition, bei der aus Einzelfahrten dann Sammeltouren gebildet werden. In einigen Fällen wird die Disposition vom buchenden Verkehrsunternehmen bzw. der Dispozentrale an das ausführende Taxigewerbe übertragen (Abbildung 13).

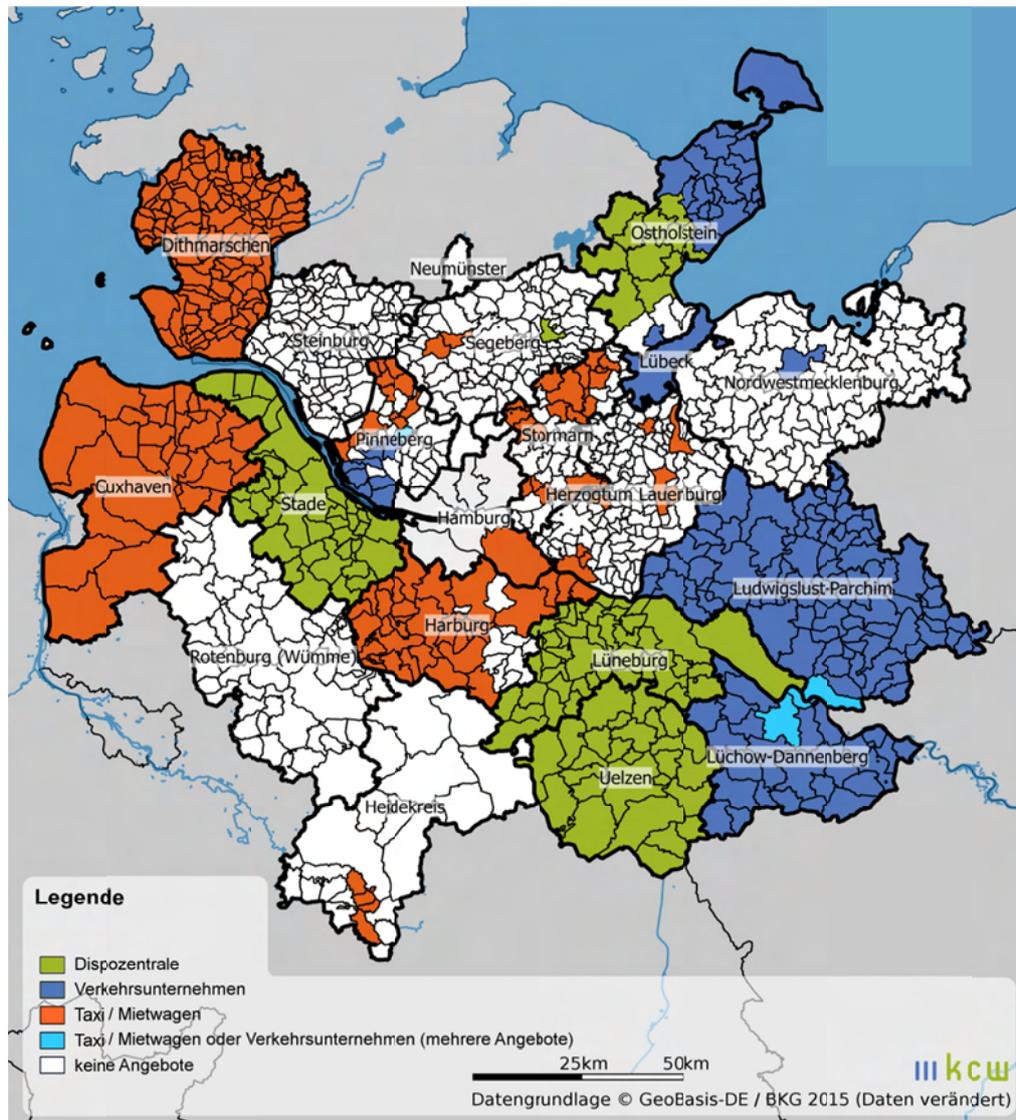
Im Ergebnis fällt auf, dass die Dispositionszentralen zur Hälfte lediglich „Buchungszentralen“ sind, da nur die Hälfte von ihnen auch disponiert und die Disposition durch das Taxigewerbe dominiert.

Abbildung 13: Disposition bei flexiblen Angeboten



Die Disposition in der Metropolregion Hamburg erscheint in zweifacher Hinsicht optimierbar: Zum einen lässt die Trennung von Buchung und Disposition in zwei Unternehmen keine optimalen Sammeltouren zu; zum anderen besteht bei Buchung und Disposition durch das Taxigewerbe kein Anreiz zur Bildung von Sammeltouren, wenn auf Basis von Besetzkilometern abgerechnet wird, was in der Metropolregion Hamburg überwiegend der Fall ist (vgl. auch Kapitel 3.10.1).

Die Erkenntnisse in der Metropolregion Hamburg decken sich mit den Erfahrungswerten in anderen Regionen in Deutschland. Der Einsatz von überregional tätigen Callcentern für Buchung und/oder Disposition mit einem professionellen IT-System stellt sowohl im Untersuchungs- als auch im Bundesgebiet die Ausnahme dar.



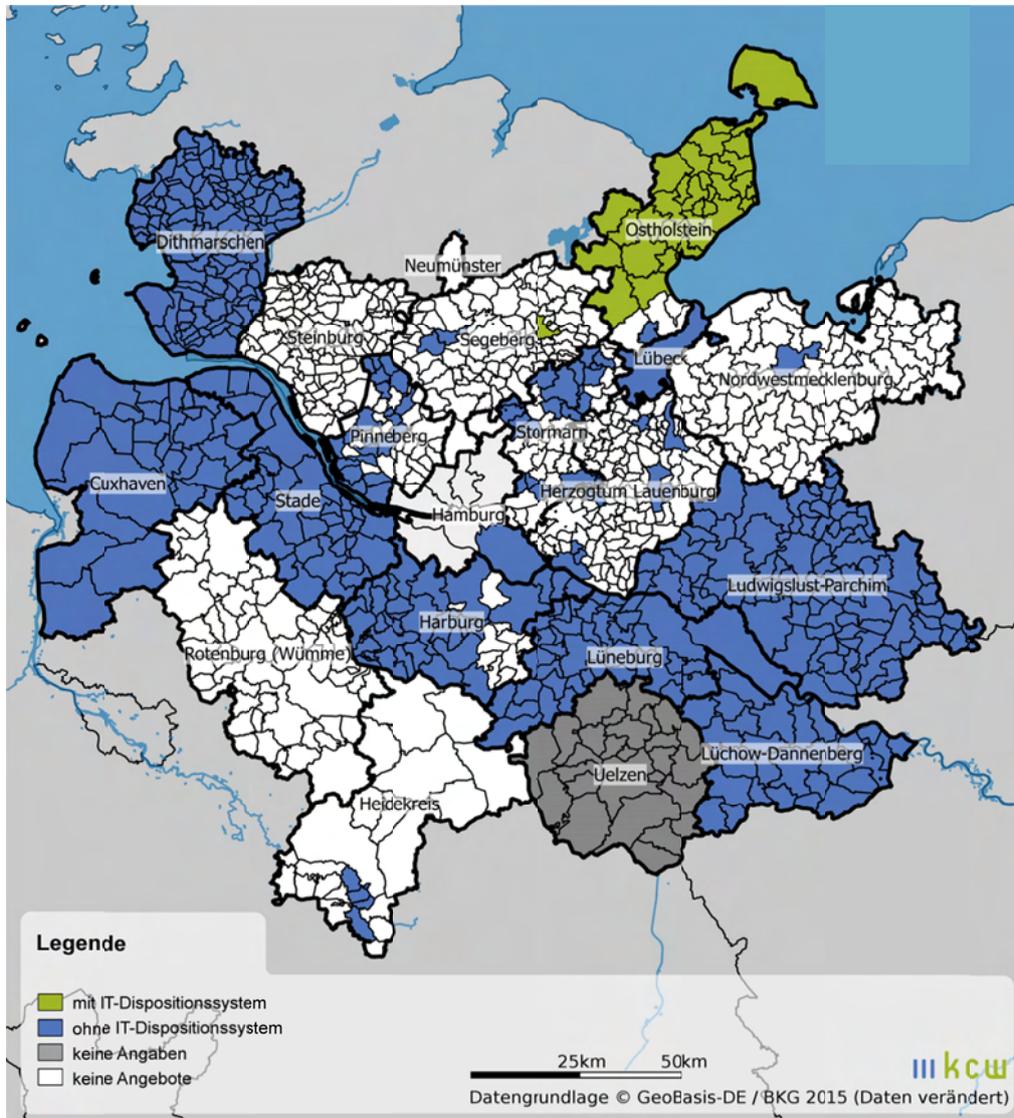
Karte 8: Disposition bei flexiblen Angeboten

3.5.4 Auftragsübermittlung und Dokumentation

Die Übermittlung der Fahrtwünsche von der Dispositionsstelle an die fahrenden Unternehmen bzw. in die Fahrzeuge erfolgt zumeist telefonisch oder per Sprechfunk, seltener per Fax oder Ausdruck. Nur bei den beiden Verkehrsunternehmen in Ostholstein, die eine Dispositionssoftware verwenden, übermittelt diese automatisch die Fahrtwünsche per Mail an die Subunternehmer bzw. per Datenkommunikation in deren Fahrzeuge. Im Kreis Stormarn befindet sich diese Lösung in Vorbereitung (Karte 9).

Die Dokumentation von Buchungen und Fahrten erfolgt im Regelfall über händisch geführte Auftragsbücher, Excel-Listen, Quittungen oder verkaufte

(Abriss-)Fahrscheine. Lediglich bei den softwaregestützten Systemen in Ostholstein sowie beim AST Hamburg-Bergedorf erfolgt die Dokumentation elektronisch. Die Ergebnisse in der Metropolregion Hamburg unterscheiden sich damit nicht von den Erfahrungswerten aus anderen Regionen in Deutschland.



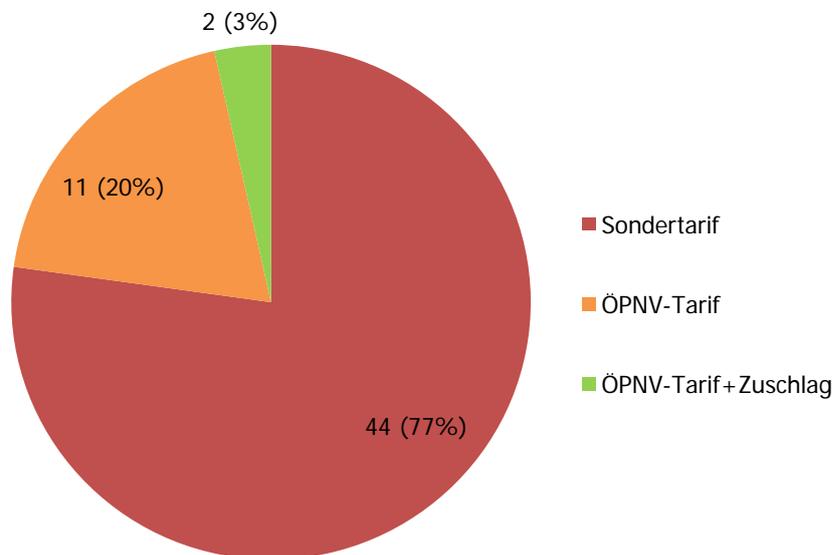
Karte 9: IT-Dispositionssystemen bei flexiblen Angeboten

3.6 Tarifierung und Vertrieb

Bei der Tarifgestaltung werden mehrere Wege beschritten: Die flexiblen Angebote verkehren zu rund drei Viertel zu einem eigenständigen Sondertarif, der sich aus einem Einheits- oder Stufentarif zusammensetzt. Allerdings berechtigen ÖPNV-Zeitkarten oftmals zum Erwerb eines Ermäßigungsfahrscheins des Sondertarifs und Schwerbehindertenausweise werden bei den nach § 42 PBefG genehmigten Verkehren zumeist anerkannt. Die ÖPNV-Tarife finden

hingegen deutlich seltener Anwendung. Nur in zwei Fällen wird zum ÖPNV-Tarif zusätzlich ein Zuschlag erhoben (Abbildung 14, Karte 10).

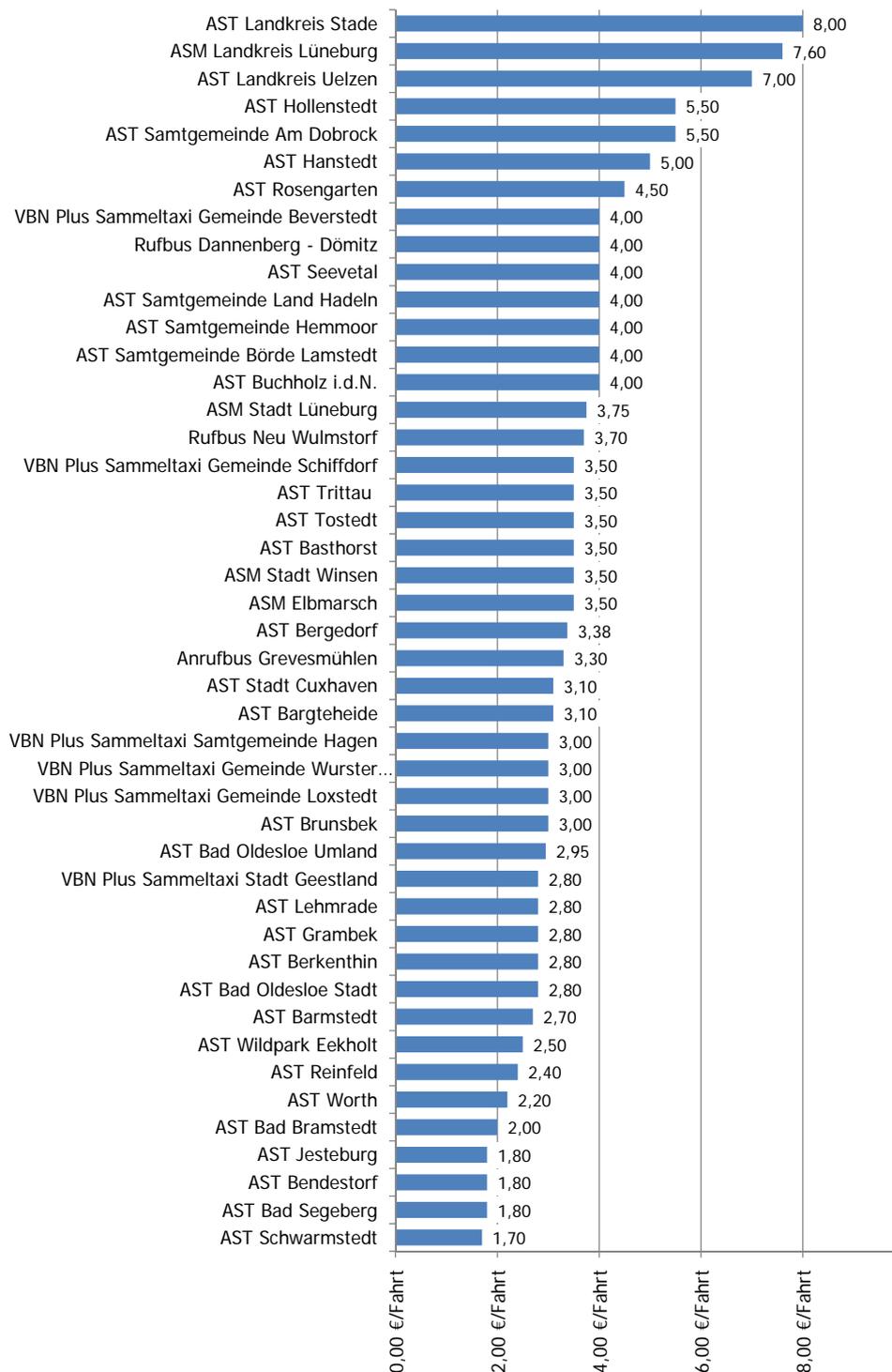
Abbildung 14: Tarifierung von flexiblen Angeboten



Bei flexiblen Angeboten, für die Angaben zum Fahrpreis bzw. zu dessen Spannweite vorliegen, beträgt der Fahrpreis für eine Fahrt mittlerer Entfernung eines Erwachsenen durchschnittlich 3,56 EUR. Die Spannweite liegt zwischen 1,70 EUR und 8,00 EUR; das Gros bewegt sich zwischen 2,80 EUR und 4,00 EUR. Der niedrigste Fahrpreis in Höhe von 1,30 EUR wird beim AST Schwarmstedt erhoben; der höchste Fahrpreis beträgt 16,- EUR beim AST Stade für Strecken ab 25 km (Abbildung 15).



Abbildung 15: Fahrpreise bei flexiblen Angeboten



Beim Fahrscheinvertrieb dominiert in über 90% der Angebote der Verkauf über Abreißblöcke, Notfahrscheine und Quittungsblock. Nur fünf Systemen vertreiben Fahrkarten über (mobile) Fahrscheindrucker (Abbildung 16).

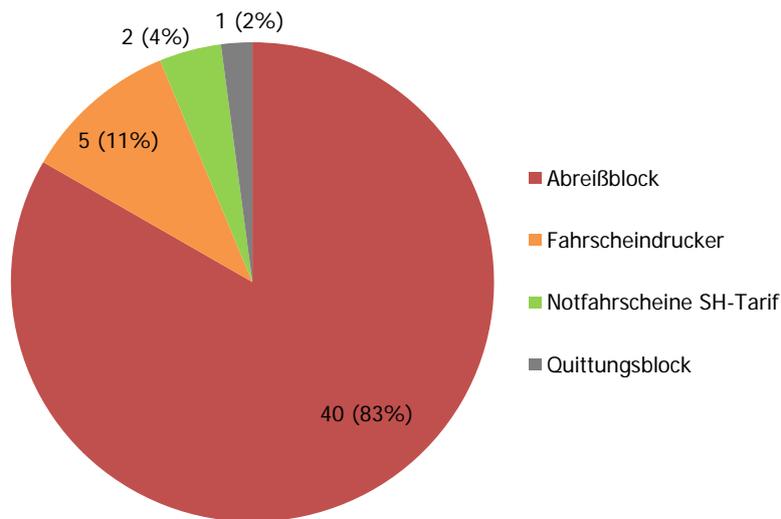
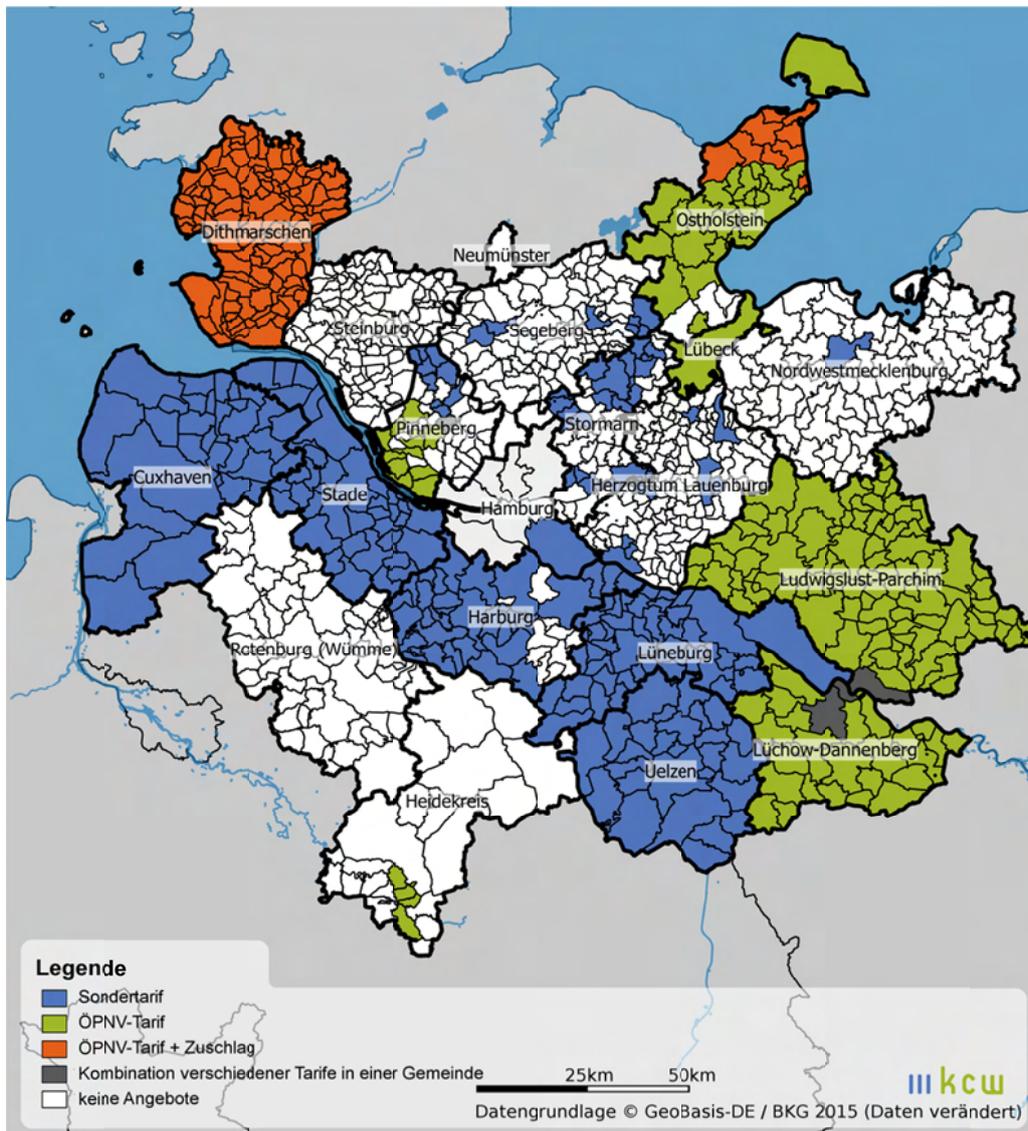


Abbildung 16: Fahr-scheinvertrieb bei flexib-len Angeboten



Karte 10: Tarifierung von flexiblen Angeboten

Ein Vergleich mit anderen deutschen Angeboten würde vermutlich zu einem ähnlichen Ergebnis führen. Erfahrungsgemäß kommen Fahrscheindrucker dann zum Einsatz, wenn das Verkehrsunternehmen die flexiblen Verkehre mit eigenen oder externen Standard- oder Midibussen betreibt bzw. betreiben lässt und die Leistungen nicht an Dritte, insbesondere nicht ans Taxigewerbe, vergibt.

3.7 Fahrgastinformation, Marketing und Haltestellen-ausstattung

Sofern Fahrplanbücher existieren, sind die flexiblen Angebote in der Metropolregion Hamburg dort im Regelfall enthalten. Bei einigen Fahrplanbüchern handelt es sich jedoch lediglich um pauschale Hinweise, bei denen teilweise ausschließlich Abfahrtszeiten ausgewiesen sind (Abbildung 17).

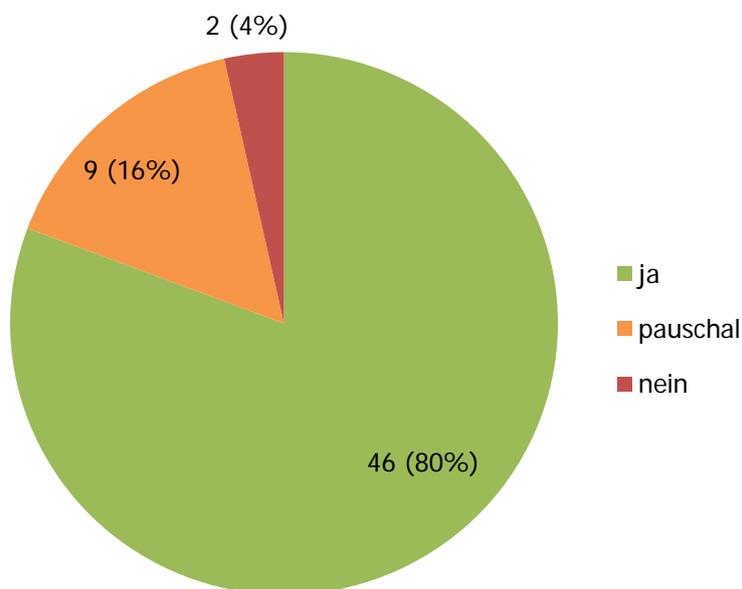


Abbildung 17: Nennung flexibler Angebote im Fahrplanbuch

Auch in den verschiedenen elektronischen Fahrplanauskünften sind die flexiblen Angebote zu drei Viertel integriert (Abbildung 18). Nur in zwei Fällen sind die Systeme überhaupt nicht in einer Fahrplanauskunft enthalten; in den restlichen Fällen liegen lediglich statische Informationen in Form von pdf-Dateien vor. Die Abbildung einzelner Fahrtwünsche („persönlicher Fahrplan“), erst recht bei Wegekettens in Kombination mit klassischen Linienangeboten, ist in den meisten Fällen nicht möglich. In anderen Regionen Deutschlands stellt sich die Situation ähnlich dar: Die flexiblen Angebote sind im Regelfall in den ÖPNV-Printfahrplänen enthalten, auch wenn es insbesondere bei Anrufflächenverkehren zu knappen und für den Fahrgast kaum verständlichen Erläuterungen und Bedienungsbeschränkungen kommt. Die Integration in elektronische Fahrplanauskünfte, inklusive Buchung, ist Gegenstand eines vom Bun-

desministerium für Verkehr und Infrastruktur geförderten Forschungsprojektes „Ganzheitliche Fahrplanauskunft für ländliche Räume mit integrierten Rufbusangeboten“ und verdeutlicht damit, dass es hier bundesweit noch keine befriedigende Lösungen gibt.

Die Einführung neuer Angebote wurde oft durch Marketingmaßnahmen unterstützt, hauptsächlich durch die Verteilung von Flyern. Ergänzend wurde in einigen Fällen in den regionalen Medien auf das neue Produkt hingewiesen. Ein kontinuierliches Marketing erfolgt hingegen nur in den wenigsten Fällen. Dies entspricht der bundesdeutschen Praxis.

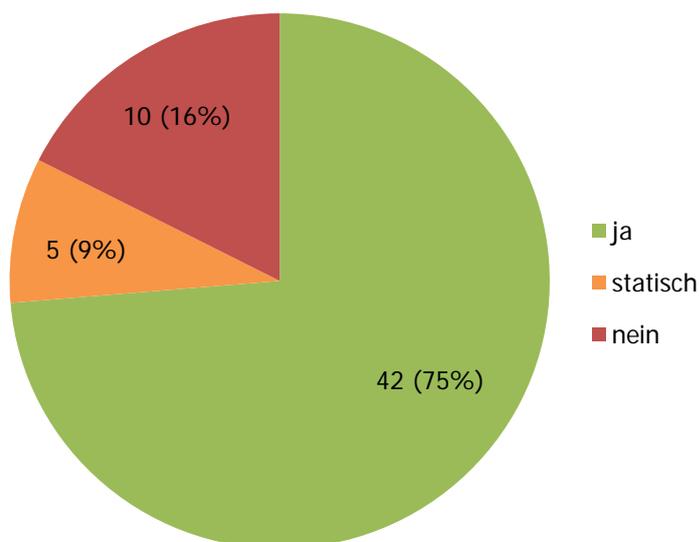


Abbildung 18: Integration flexibler Angebote in die Fahrplanauskunft



Abbildung 19: Haltestellenfahrten mit AST/ASM-Raute (HVV-Umlandstandard)

Der HVV hat in seinem CD-Manual für Haltestellen flexibler Verkehre zur Kennzeichnung der Haltestellenfahne eine gelbe Raute mit schwarzem Schriftzug „AST/ASM“ entwickelt (Abbildung 19). Die meisten AST/ASM-Haltestellen im HVV-Gebiet wurden nach und nach mit dieser Raute ausge-



stattet. Dies geschah bei den Masten im Hamburger Umland in der Regel durch Bekleben der Haltestellenfahnen. Im Landkreis Cuxhaven wird ein kleineres, modifiziertes AST-Symbol verwendet. Das Anbringen des AST/ASM-Symbols auf den Haltestellenfahnen wird von der KVG Stade kritisch gesehen. Neben dem Kostenargument wird darauf hingewiesen, dass vielfach auf den Haltestellenfahnen kein Platz vorhanden sei. Vor diesem Hintergrund wurde nach der Wiedereinführung des AST Hanstedt ein anderer Weg beschritten: Die Gemeinde hat auf eigene Kosten kleine, rechteckige Schilder mit der Aufschrift „AST“ beschafft, die in Absprache mit der KVG vom örtlichen Bauhof an den Haltestellenmasten angebracht werden.

Bei der Ausstattung der Haltestellen mit Fahrplanaushängen gibt es innerhalb der Metropolregion Hamburg erhebliche Unterschiede. Zum Beispiel sind Fahrplanaushänge an Haltestellen im HVV-Gebiet bei den Angeboten in Schleswig-Holstein Standard. Hingegen werden an den Haltestellen in Niedersachsen keine Fahrpläne ausgehängt. Neben wirtschaftlichen Gründen argumentiert hier die VNO, dass Fahrplanaushänge ggf. die Fahrgäste verwirren könnten, weil der Eindruck entstünde, dass die Haltestelle ständig von flexiblen Fahrten bedient wird. Hingegen sind außerhalb des HVV-Gebietes im Wirkungsbereich der VNO teilweise Fahrplanaushänge an den Haltestellen vorhanden.

Verbundweite Logo-Lösungen sind in Deutschland dann vorhanden, wenn die flexiblen Verkehre mit einem ganzheitlichen Ansatz geplant sind, z. B. im Münsterland mit dem Produkt TaxiBus oder bei den im Rahmen von großen Verkehrsverträgen ausgeschrieben AST-Leistungen in Nordhessen. Die Qualität und Quantität der Fahrplanaushänge an den Haltestellen ist stark von der Integration der flexiblen Verkehre in den ÖPNV abhängig; kleine Bedarfsverkehre auf kommunaler Ebene sind oftmals nur mit kleinen „Haltestellen“-Informations-Schildern an Straßenlaternen kenntlich gemacht. Angebote im Anruflinienbetrieb sind zumeist nur durch spezielle Symbole in Fahrplanbüchern gekennzeichnet und so für Gelegenheitskunden nur begrenzt verständlich.

3.8 Barrierefreiheit

3.8.1 Allgemeines

Durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist die vollständige Herstellung von Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 zwingend vorgegeben. Mit der Novellierung des PBefG erweitert der Gesetzgeber die Verpflichtung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu einer verstärkten Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen. Bei der Aufstellung der Nahver-

kehrspläne (NVP) ist demnach zu berücksichtigen, wie bis 2022 möglichst eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV für alle mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen erreicht werden kann. Diese Thematik ist bei den zuständigen Aufgabenträgern in der Metropolregion Hamburg hinreichend bekannt, sodass hier auf weitergehende Ausführungen verzichtet wird.

3.8.2 Barrierefreiheit von Fahrzeugen bei flexiblen Angeboten

Die Auswertung der flexiblen Angebote ergibt, dass bei über drei Viertel der Angebote eine Barrierefreiheit nicht gegeben ist. Nur in drei Fällen sind die Fahrzeuge vollständig barrierefrei; für drei Verkehre liegen keine Angaben vor (Abbildung 20). Nur ein verschwindend geringer Anteil der Fahrzeuge ist somit in dem Sinne barrierefrei, sodass solche Kunden diese in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe nutzen können.

Die Gründe für dieses schlechte Ergebnis sind einleuchtend: Die üblicherweise im Taxigewerbe eingesetzten Fahrzeuge mit vier Fahrgastsitzplätzen sind nicht für die (barrierefreie) Beförderung von Rollstühlen ausgelegt, wobei klappbare Rollstühle in vielen Fällen mitgenommen werden. Dies entspricht aber nicht den Vorgaben für Barrierefreiheit gemäß BGG, da bei dieser Art der Mitnahme in größerem Umfang Hilfe durch den Fahrer erforderlich ist.

Es gibt auf dem Markt Pkw, die – im Regelfall über die Hecktür – mit Rollstühlen befahren werden können. So ist beispielsweise bei der Langversion des VW Caddy neben der Rollstuhlaufstellfläche im hinteren Teil des Fahrzeugs noch eine Bestuhlung mit vier Fahrgastsitzplätzen möglich. Einschränkungen ergeben sich vor allem bei der Beförderung von E-Rollstühlen (nicht zu verwechseln mit E-Mobilen bzw. E-Scootern) durch Größe und Gewicht.

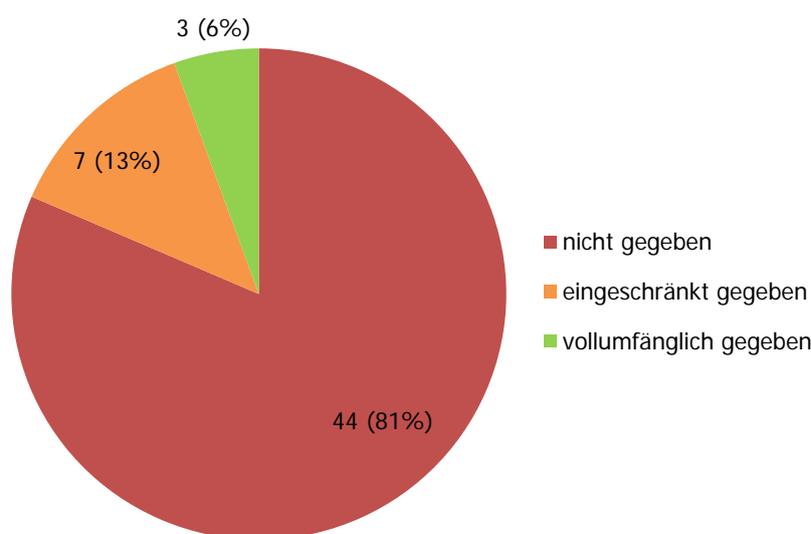


Abbildung 20: Barrierefreiheit der Fahrzeuge bei flexiblen Angeboten

Neben den Mehrkosten für die Fahrzeugbeschaffung ist vor allem aufgrund der fehlenden Notwendigkeit für den Einsatz im normalen Taxigeschäft kaum damit zu rechnen, dass Taxiunternehmen von sich aus derartige Fahrzeuge bereithalten. Wenn nun ein Aufgabenträger bei der Vergabe von flexiblen Angeboten barrierefreie Fahrzeuge vorschreibt, wirkt dies fast zwangsläufig kostentreibend – oder es findet sich gar kein Anbieter (aus dem Taxigewerbe). Hinsichtlich des Personaleinsatzes auf barrierefreien Fahrzeugen ist noch zu erwähnen, dass nur speziell eingewiesenes Personal in diesen eingesetzt werden darf. Dies schränkt die Flexibilität der Unternehmen in Bezug auf den Personaleinsatz ein.

Insofern sind bezogen auf das Kriterium „Barrierefreiheit von Fahrzeugen“ künftige Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit dem Taxigewerbe eher kritisch zu bewerten. Zudem ist nicht jeder Unternehmer bereit, sich auf die vom üblichen Taxiverkehr abweichenden Spielregeln eines flexiblen Angebotes einzulassen. Diese Bereitschaft wird noch geringer, wenn die Forderung nach Barrierefreiheit erhoben wird. Inwieweit unter solchen Randbedingungen die ÖPNV-Betreiber verstärkt selber flexible Verkehre durchführen oder an Fahrdienste vergeben, hängt sehr von den jeweiligen Randbedingungen ab. Die aktuellen Planungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg gehen beispielsweise in die Richtung der Eigenerbringung.

3.8.3 Barrierefreiheit von Haltestellen und bei der Fahrgastinformation

Bei der Ausstattung der Haltestellen bestehen in der Metropolregion Hamburg erhebliche Unterschiede: Vor allem in den städtischen Räumen wurden in den letzten Jahren zahlreiche Haltestellen barrierefrei aus- bzw. umgebaut (Hochborde, Blindenleitstreifen usw.). In vielen ländlichen Bereichen gibt es hingegen außer dem Haltestellenmast am Fahrbahnrand vielfach überhaupt keine Haltestellenausstattung (vgl. Abbildung 21). Der kostenintensive Ausbau steht hier in einem extremen Missverhältnis zur (potenziellen) Nachfrage. Dies gilt nicht nur für eine rollstuhlgerechte Nutzung, sondern auch für sensorisch beeinträchtigte Menschen. Die branchenüblichen Standards für das Zusammenspiel von Bordstein und Einstieghöhe des Fahrzeugs (für den seitlichen Einstieg) werden quasi außer Kraft gesetzt, wenn die eingesetzten Fahrzeuge von Rollstühlen nicht seitwärts, sondern über die Hecktür befahren werden.

Durch eine Haus-zu-Haus-Bedienung könnte die skizzierte Haltestellenproblematik entschärft werden. Solche Angebote ähneln sehr den sozialen Fahrdiensten für mobilitätseingeschränkte Menschen, die von den Aufgabenträgern gemäß Sozialgesetzbuch finanziert werden. Inwieweit eine Haus-zu-Haus-Bedienung rechtlich möglich ist, hängt stark von den handelnden Akteuren vor Ort ab: So ist beispielsweise in Nord-Ost-Niedersachsen bei flexiblen

Angeboten nur das Aussteigen vor der Haustür erlaubt, während beim Anruf-Bus im ostfriesischen Landkreis Leer, der im Anrufflächenbetrieb verkehrt, auch eine Haus-zu-Haus-Bedienung möglich.

Die im Zusammenhang mit der Fahrgastinformation maßgeblichen Kriterien für Barrierefreiheit (Zwei-Sinne-Prinzip: visuelle, akustische oder taktile Erkennbarkeit der Info) wurden bisher bei den flexiblen Angeboten in der Metropolregion kaum berücksichtigt. Hier besteht selbst bei der Ausstattung der Haltestellenmasten noch erheblicher Handlungsbedarf (kontrastreicher Farb-anstrich, Infokästen). Die Bereitstellung von Informationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, z. B. optische und akustische Ansage, würde flächendeckend die Budgets sprengen.



Abbildung 21: Haltestelle am Fahrbahnrand (AST Hanstedt)

Interessant sind Versuche, mobilitätseingeschränkte Menschen mit entsprechenden Informationsmöglichkeiten (Smartphone und RFID-Anwendungen) auszustatten, wobei leider die Entwicklung bisher nicht einheitlich verläuft und sich noch kein System als markttauglich durchgesetzt hat.

Die Barrierefreiheit bezüglich der bedarfsgesteuert oder durch Bürgerbusse bedienten Haltestellen in der Metropolregion Hamburg unterscheidet sich von der bundesdeutschen Praxis nicht. Hinsichtlich der fahrzeugseitigen Barrierefreiheit ist jedoch im Vergleich zum Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) ein Unterschied festzustellen, da im ZVBN-Gebiet die Bürgerbusse mit manuell bedienbaren Rampen und Niederflertechnik ausgestattet sind.

3.9 Kennzahlen zu Angebot und Nachfrage

In diesem Kapitel werden einige Kennzahlen zu Angebot und Nachfrage vorgestellt. Es liegen allerdings nur für drei (!) von 57 flexiblen Verkehren Angaben zu Fahrgästen, Fahrplan- *und* Besetzkilometern vor; bei weiteren zwölf Angeboten gibt es Angaben zu Fahrgästen und Fahrplan- *oder* Besetzkilometern und bei den übrigen zu maximal einer dieser Kategorien. Daher ist die Auswertung dieser Verkehre bzw. Kennzahlen, zumal ob deren hohen Streuung, nur bedingt aussagekräftig. Eine vergleichende Einordnung ist ohne Detailuntersuchungen, die nicht Gegenstand dieses Auftrags sind, nicht möglich.

Der überwiegende Teil der flexiblen Angebote verkehrt fahrplanbasiert, weshalb das Verkehrsangebot über die jährlich angebotenen Fahrplankilometer (Fplkm) definiert wird. Allerdings liegen hierzu nur zu sechs von 57 Verkehren Angaben vor, die sich jährlich im Bereich zwischen 1.800 Fahrplankilometern beim AST Lübeck-Teutendorf und ca. 500.000 Fahrplankilometern beim Rufbus Dithmarschen bewegen (Abbildung 22). Die Aussagekraft dieser Angaben ist jedoch aufgrund der wenigen Angaben begrenzt.

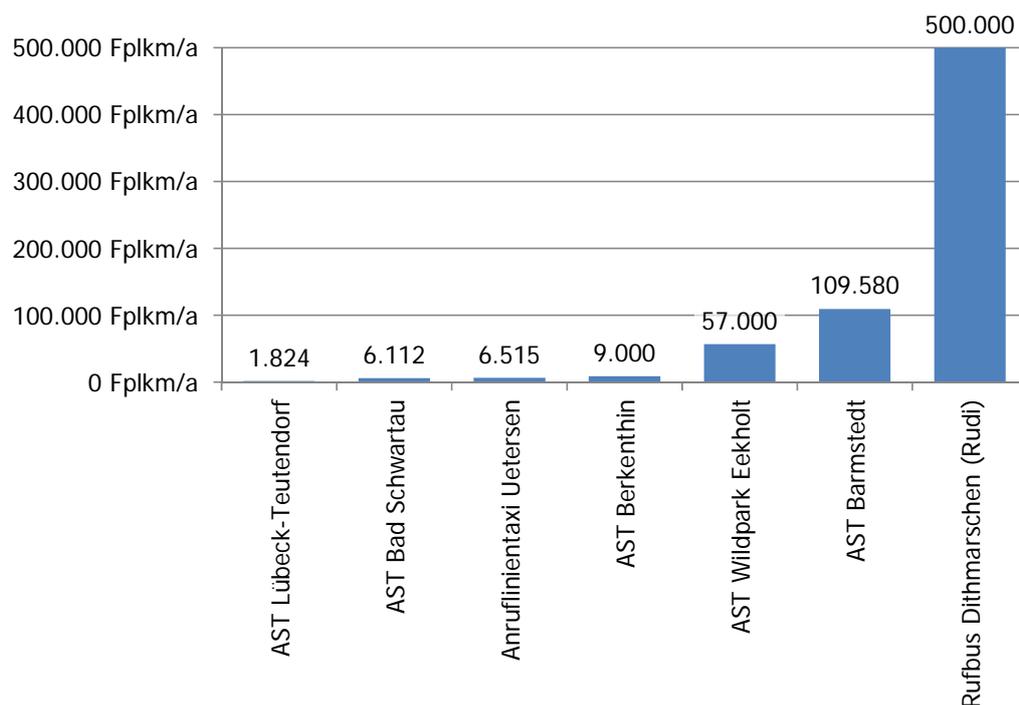
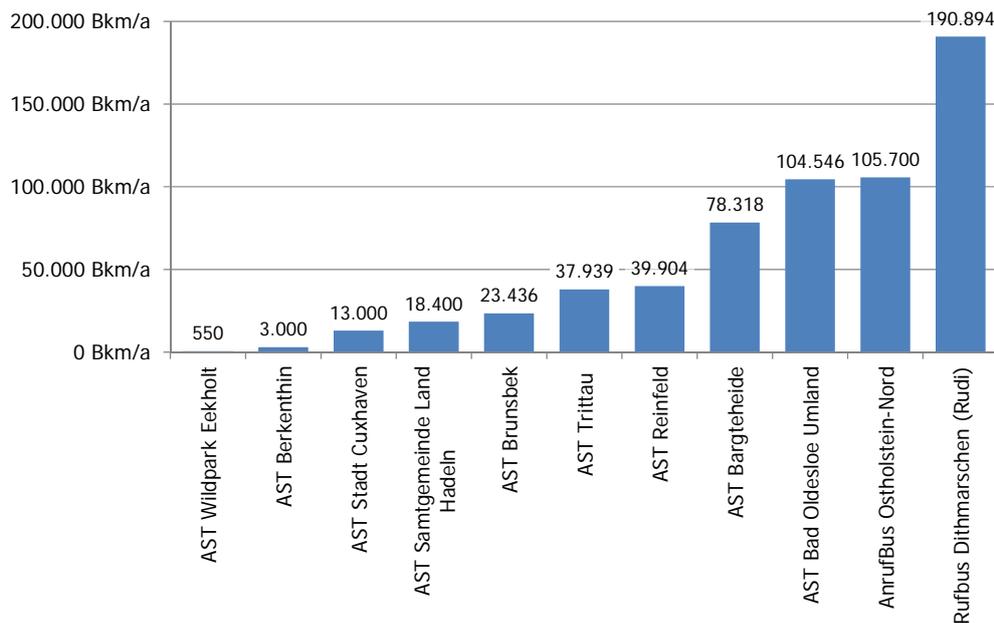


Abbildung 22: Verkehrsangebot bei flexiblen Verkehren (Fahrplankilometer pro Jahr)

Die tatsächlich erbrachten Leistungen werden in Besetzkilometern (Bkm) pro Jahr erfasst. Hierunter sind die Fahrzeugkilometer zu verstehen, die mit mindestens einem Fahrgast im Fahrzeug gefahren werden. Diese liegen bei den Angeboten im Mittel bei jährlich 55.972 Besetzkilometern und schwanken zwischen 550 Besetzkilometern beim AST Wildpark Eekholt und rund 190.000 Besetzkilometern beim Rufbus Dithmarschen (Abbildung 23).



Abbildung 23: Verkehrsleistung bei flexiblen Angeboten (Besetzkilometer pro Jahr)

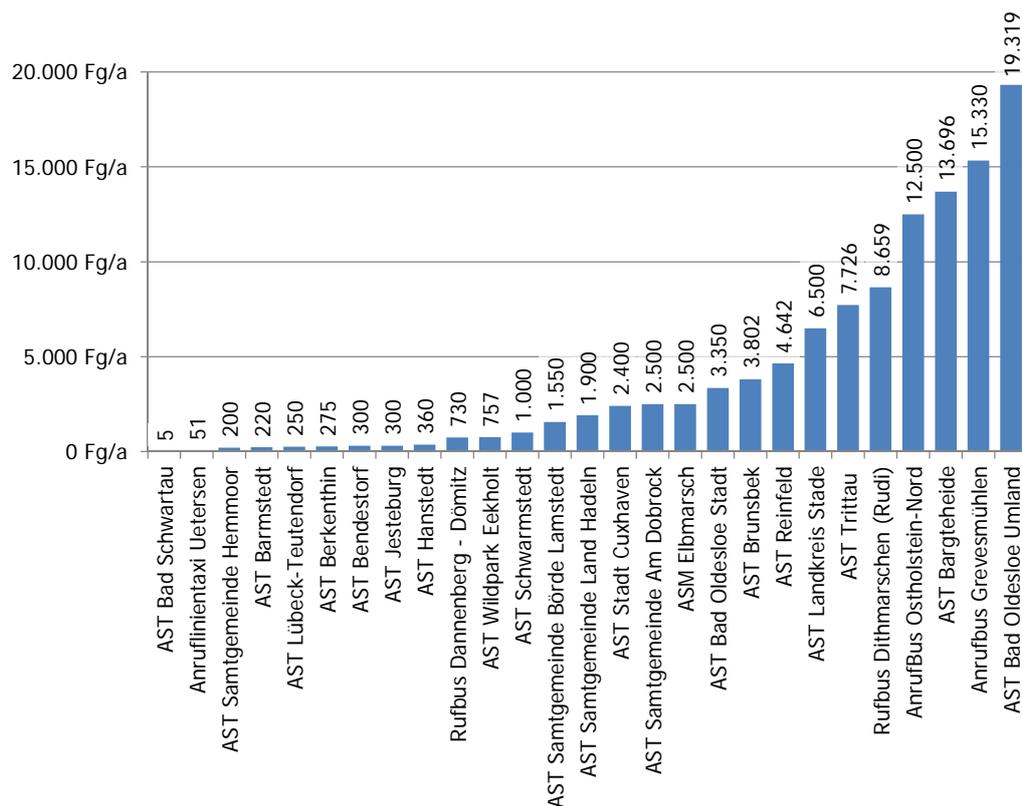


Da Angaben zu Fahrplan- *und* Besetzkilometern für keinen der untersuchten Verkehre vorliegen, können keine Abrufquoten als Quotient aus Besetzt- und Fahrplankilometern berechnet werden. Die VNO benennt „absolute“ Abrufquoten je Fahrplan*fahrt* zwischen 1% und 14% um einen Mittelwert von 7%.

Das Fahrgastaufkommen beträgt durchschnittlich 4.105 Fahrgäste¹¹ pro Jahr und System und weist eine Bandbreite von jährlich fünf (AST Bad Schwartau) bis zu 19.000 Fahrgästen (AST Bad Oldesloe Umland) auf (Abbildung 24).

Um die Angaben zu Angebot und Nachfrage einordnen und werten zu können, müssen detaillierte Angaben zum Leistungsangebot (z. B. Anzahl der Fahrten pro Tag, Länge der angebotenen und geleisteten Fahrten etc.) und zu den vom jeweiligen Angebot erschlossenen Einwohnern vorliegen. Da diese Angaben nicht „auf Knopfdruck“ verfügbar sind und im Detail zu erheben wären, müssen die oben gemachten Aussagen ohne vergleichende Einordnung bleiben.

¹¹ Der Begriff „Fahrgast“ wird hier im Sinne von „Personenbeförderungsfall“ benutzt und stellt auf die Anzahl der beförderten Personen, unabhängig von der individuellen Person, ab.

Abbildung 24: Fahrgast-
aufkommen pro Jahr bei
flexiblen Angeboten


3.10 Kosten, Erlöse und Finanzierung

Leider liegen nur für 16 von 57 flexiblen Angeboten Angaben zu Kosten, Erlösen und Fahrgästen vor. Da die Angaben zudem sehr streuen, haben diesbezügliche Auswertungen nur eine beschränkte Aussagekraft. Für eine valide Einordnung wären zudem Datenerhebungen im Detail erforderlich, die nicht Gegenstand dieser Untersuchung waren.

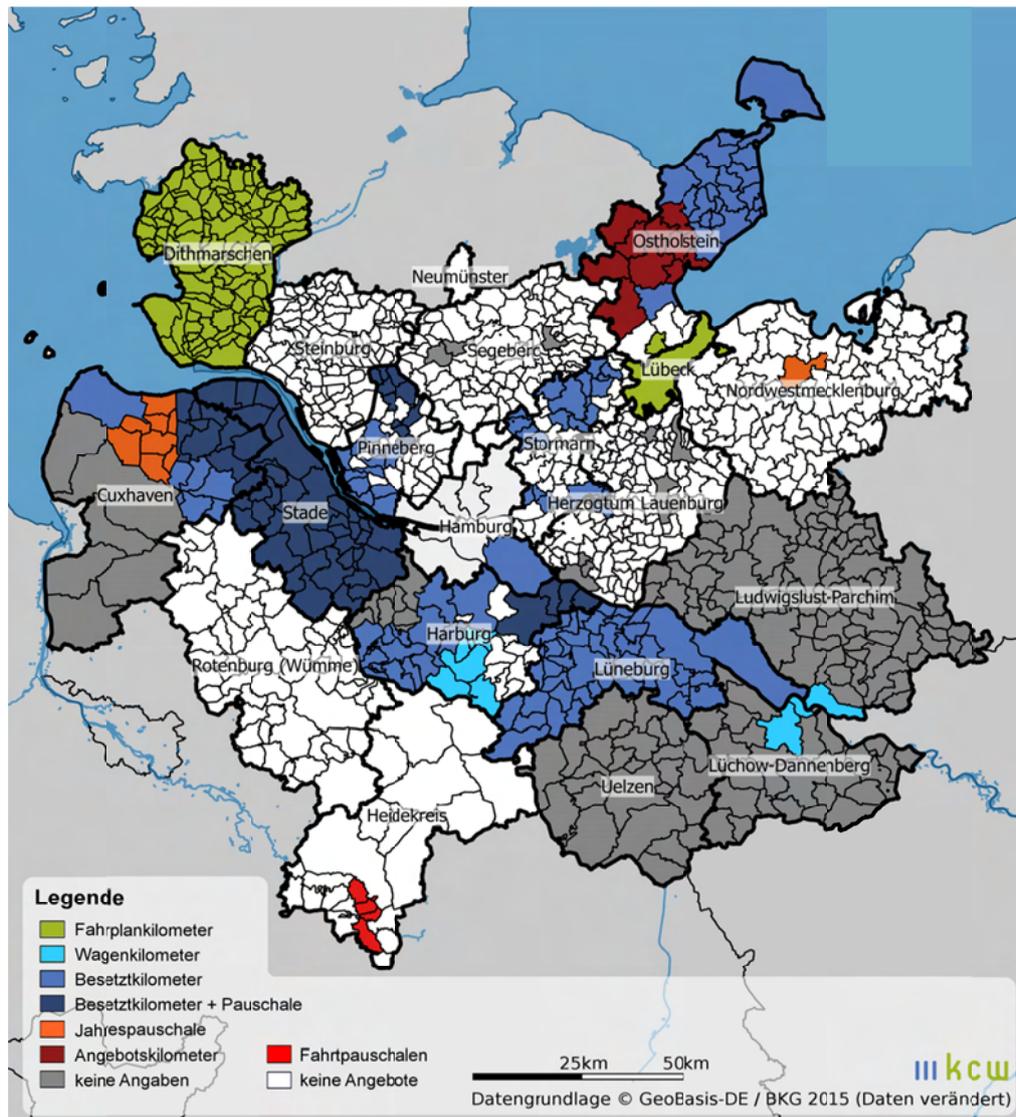
3.10.1 Vergütungsmodelle

Die Vergütung der flexiblen Angebote wird maßgeblich von den drei oben genannten Vertragsmodellen (vgl. Kapitel 3.4.3) beeinflusst:

- großer Verkehrsvertrag,
- kleiner indirekter Verkehrsvertrag und
- kleiner direkter Verkehrsvertrag.

Die Ersteller der flexiblen Verkehre bekommen ihre Leistungen auf unterschiedlichen Basen vergütet. Vier Vergütungsmodelle treten in der Metropolregion Hamburg mehrfach auf:

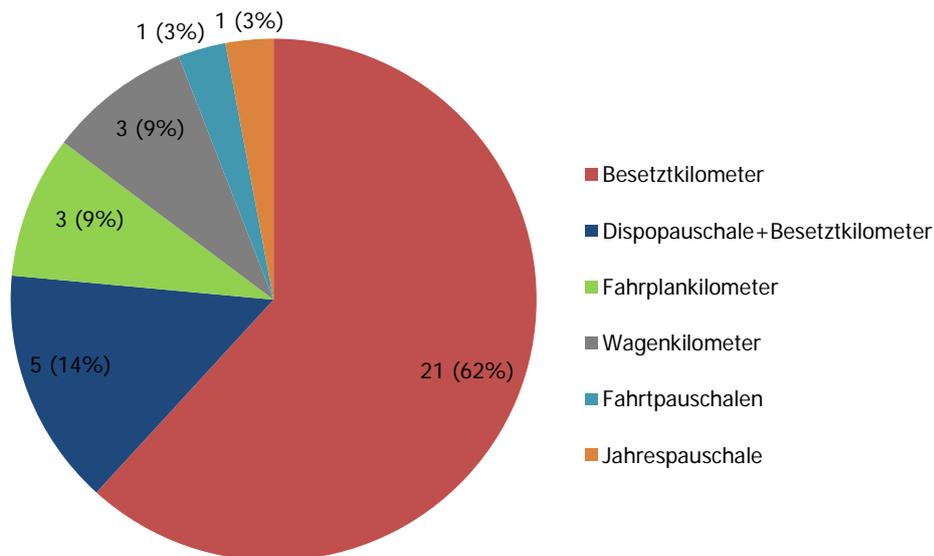
- Basis „Besetzkilometer“ (vor allem HVV-Verkehre und VNO-Verkehre außer Landkreis Cuxhaven)
- Basis „Dispositionspauschale plus Besetzkilometer“ (vor allem VNO-Verkehre im Landkreis Cuxhaven),
- Basis „Fahrplankilometer“ und
- Basis „Wagenkilometer“.



Karte 11: Vergütungsbasis von flexiblen Angeboten

Darüber hinaus gibt es noch andere Vergütungsmodelle mit Jahres- oder Tagespauschalen bzw. Kombinationen aus den genannten Vergütungsmodellen. In der Metropolregion Hamburg dominiert zu knapp zwei Dritteln die Vergütung auf Besetzkilometer-Basis (Abbildung 25).

Abbildung 25: Vergütungsbasis bei flexiblen Angeboten



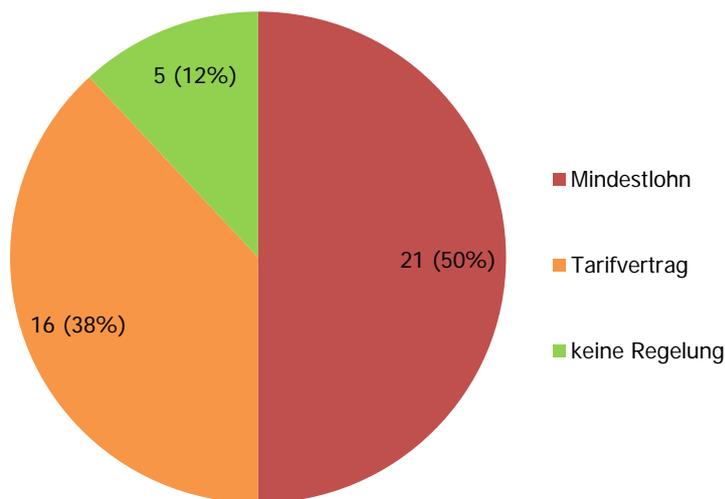
Dieser Befund ist nachvollziehbar, da die meisten Verkehre durch das Taxi- und Mietwagengewerbe geleistet werden und die Vergütung nach Besetzkilometern auch im klassischen Taxiverkehr Anwendung findet. Da in Deutschland flexible Angebote ebenfalls überwiegend Taxi-basiert sind, weichen die Vergütungsmodelle in der Metropolregion Hamburg nicht von der bundesdeutschen Praxis ab.

3.10.2 Mindestlohn und Tariftreue

Es wurden auch Regelungen zur Personalvergütung untersucht, indem die Einhaltung von Tariftreue- und Mindestlohngesetzen erhoben wurden. Bei der Hälfte der untersuchten Systeme wird gemäß dem Mindestlohngesetz entlohnt. Nur in rund einem Drittel der Systeme kommen Tarifverträge zur Anwendung (Haustarif, Tarifvertrag Nahverkehr, Tarif des privaten Verkehrsgewerbes). In mindestens fünf Fällen bestehen keine Regelungen (Abbildung 26). Da für etwa ein Viertel aller Systeme keine Angaben vorliegen, könnten sich in der Praxis die Verhältnisse noch verschieben. In den Fällen, in denen keine Regelung vorliegt, dürfte es sich überwiegend um „Altverträge“ aus der Zeit vor der Einführung der Mindestlohn- und Tariftreuegesetze handeln.

Aufgrund der vergleichsweise neuen Entwicklung bezüglich Mindestlohn und Tariftreue liegen keine Erfahrungen zu Regelungen in Deutschland vor. Es findet jedoch eine Diskussion statt, inwieweit die bei Vergabeverfahren als repräsentativ geltenden Tarifverträge auch auf Subunternehmer aus dem Taxi- und Mietwagenverkehr (Fahrdienste) anzuwenden sind.

Abbildung 26: Personalvergütung bei flexiblen Angeboten



3.10.3 Kosten und Erlöse

Der Kostenaufwand beträgt im jährlichen Mittel 56.174 EUR pro Verkehr und variiert zwischen 450 EUR beim Anruflinientaxi Elmshorn bis zu 260.000 EUR beim AnrufBus Ostholstein-Nord (Abbildung 27).

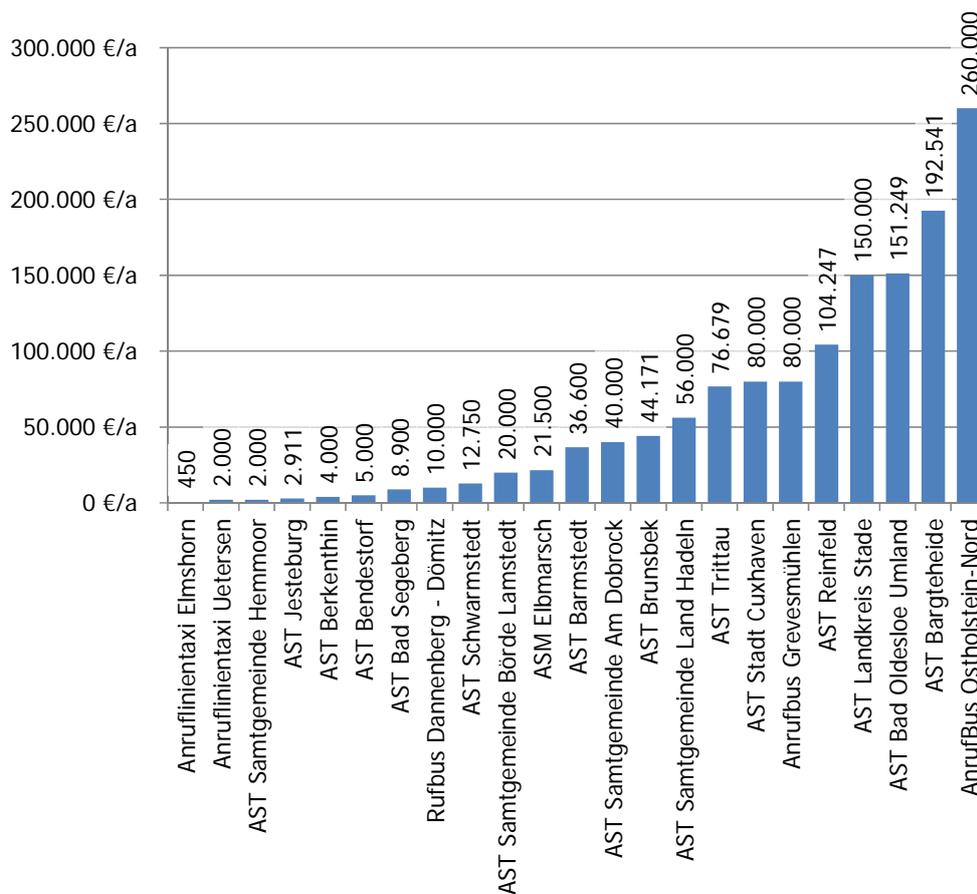


Abbildung 27: Kosten von flexiblen Angeboten

Diesen Kosten stehen Jahreserlöse von 516 EUR beim AST Brunsbek bis 38.128 EUR beim AST Bad Oldesloe Umland (Mittelwert: 10.486 EUR) gegenüber (Abbildung 28).

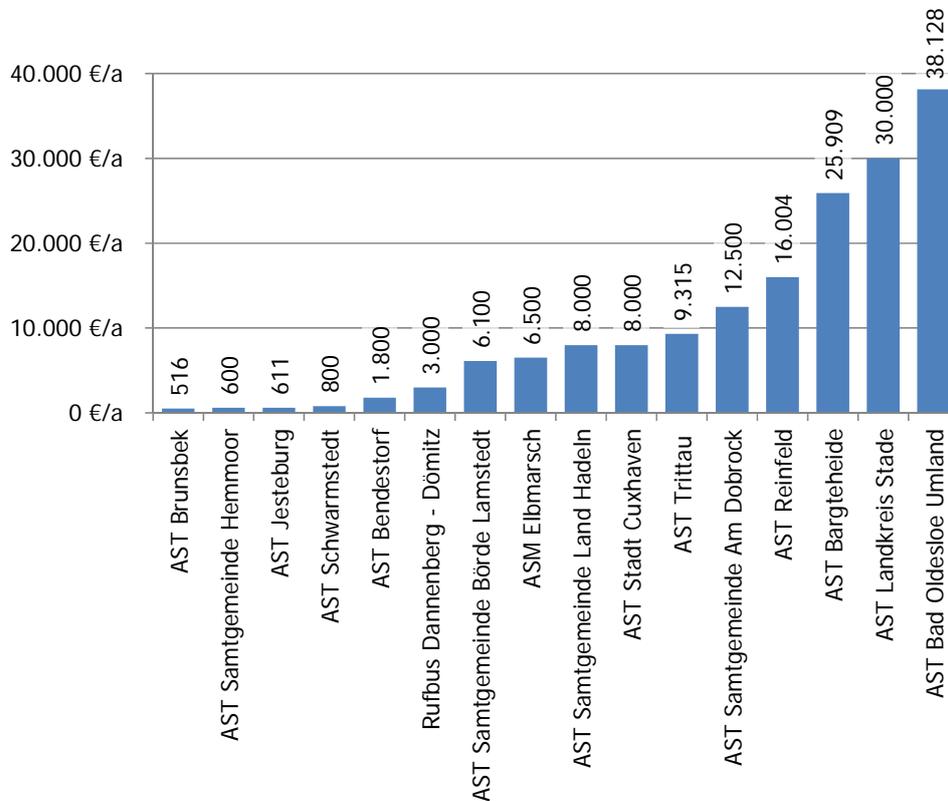
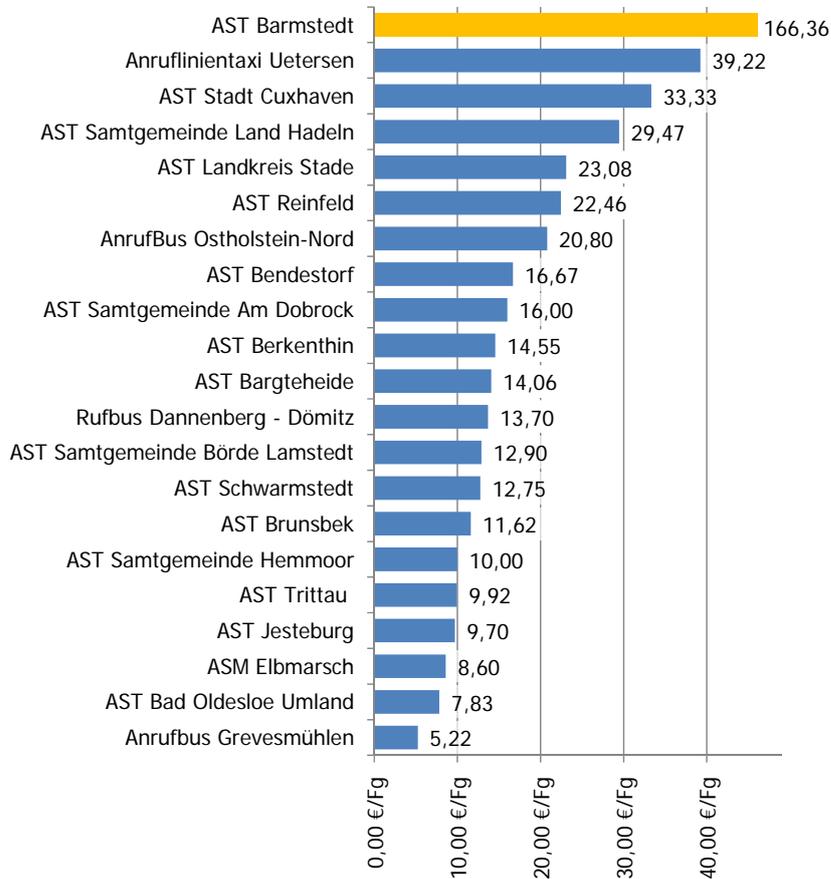


Abbildung 28: Erlöse von flexiblen Angeboten

Auf die Anzahl der Fahrgäste heruntergerechnet ergeben sich folgende Aussagen. Die durchschnittlichen Kosten pro beförderten Fahrgast betragen 23,73 EUR. Die Schwankungsbreite liegt zwischen ca. 5 und 39 EUR. Bemerkenswert sind dabei der vergleichsweise niedrige Kostensatz beim im Flächenbetrieb verkehrenden Anrufbus Grevesmühlen (5,22 EUR/Fahrgast) sowie die außergewöhnlich hohen Kosten von 166,36 EUR pro Fahrgast beim

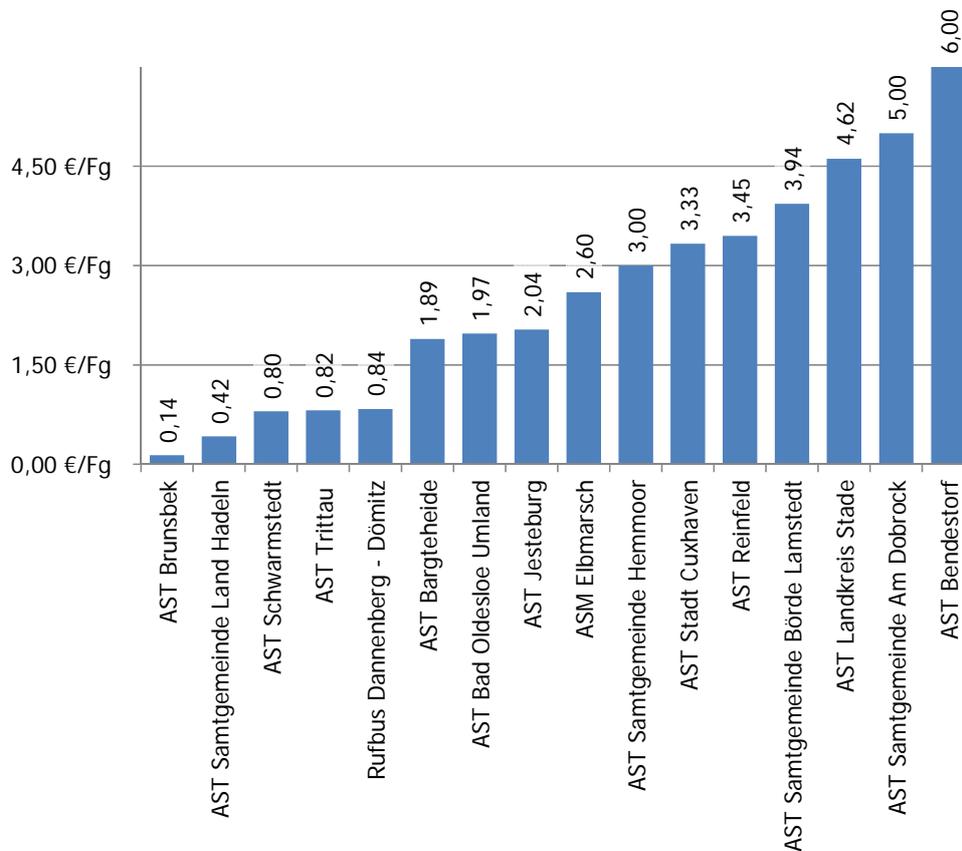
AST Barmstedt¹² (Abbildung 29). Der Durchschnittserlös errechnet sich daraus mit 3,02 EUR pro Fahrgast (Abbildung 30).

Abbildung 29: Kosten pro Fahrgast bei flexiblen Angeboten



¹² Die hohen Kosten beim AST Barmstedt entstehen dadurch, dass es in Barmstedt kein lokales Taxiunternehmen gibt. Der Verkehr wird durch ein Unternehmen aus Elmshorn erbracht, der über eine hohe Bereitstellungspauschale den hohen Leerkilometeranteil vergütet bekommt.

Abbildung 30: Erlöse pro Fahrgast bei flexiblen Angeboten

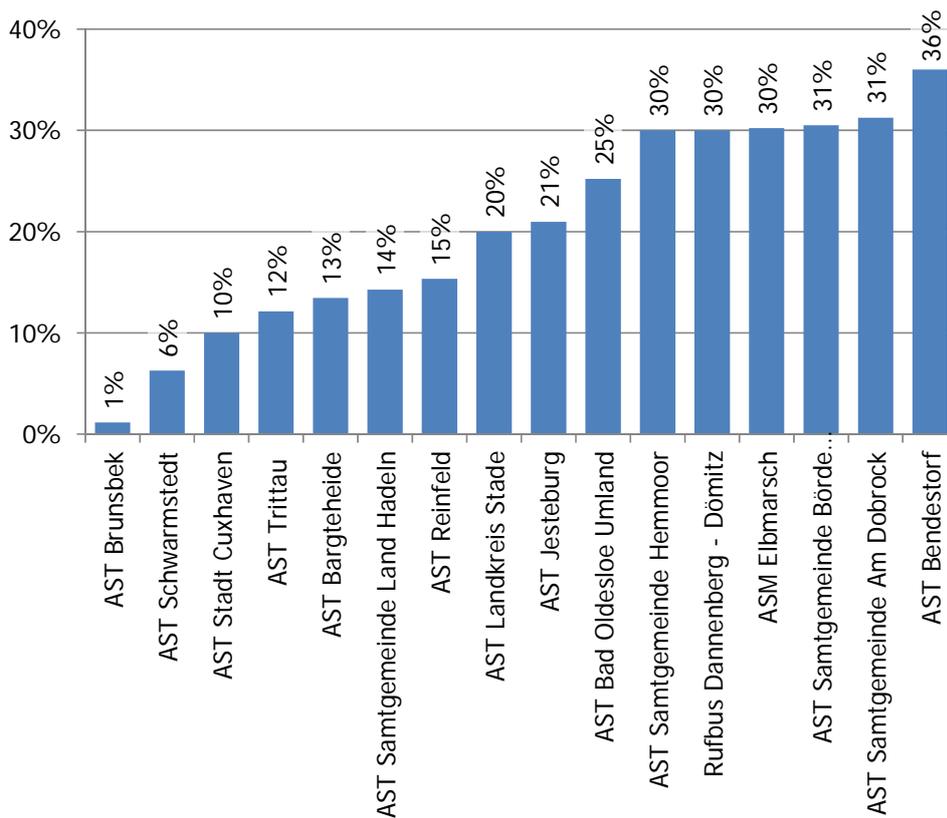


In Summe ergibt sich damit ein Kostendeckungsgrad von durchschnittlich 17,3%, der zwischen 1% beim AST Brunsbek und 36% beim AST Bendestorf schwankt. Üblicherweise liegen bei flexiblen Verkehren die Kostendeckungsgrade in einer Größenordnung von 10% bis 20%.¹³ Auch wenn der *durchschnittliche* Kostendeckungsgrad mit 17,3% innerhalb dieser Spanne liegt, so ist doch generell bei den ausgewerteten flexiblen Verkehren in der Metropolregion Hamburg ein deutlich höherer und damit besserer Wert festzustellen (Abbildung 31).

¹³ HVV 2014: 35



Abbildung 31: Kostendeckungsgrad bei flexiblen Angeboten



3.10.4 Finanzierungsmodelle

Im Untersuchungsgebiet lassen sich die vielfältigen Finanzierungsmodelle wie folgt zusammenfassen:

- HVV-Modell,
- VNO-Modell,
- VBN-Modell und
- sonstige Modelle.

Das HVV-Modell ist nur im schleswig-holsteinischen HVV-Gebiet vorzufinden. Die Finanzierung der flexiblen Angebote erfolgt im Rahmen großer Verkehrsverträge auf Basis von Besetztkilometern (vgl. Kapitel 3.4.3). Die Finanzierung übernimmt der jeweilige ÖSPV-Aufgabenträger. Beim HVV-Modell liegen Buchung und Disposition bei den Verkehrsunternehmen, die weitgehend Subunternehmer einsetzen.

Beim VNO-Modell bietet die VNO allen Landkreisen in Nordost-Niedersachsen (außer im VBN-Teilgebiet im Landkreis Cuxhaven) ihre Unterstützung bei der



Planung und Organisation der flexiblen Angebote an. Die Fahrten werden bis auf zwei Ausnahmen (in denen ein Busunternehmen mit zusätzlicher Mietwagengenehmigung fährt) komplett durch das Taxigewerbe erbracht. Die Finanzierung erfolgt in kleinen indirekten Verkehrsverträgen zwischen den Samtgemeinden/Städten/Gemeinden (u. a. im Landkreis Cuxhaven zu 50% vom Kreis mitfinanziert) und der VNO; die VNO erhebt eine Organisationspauschale für ihre Leistungen. Im südwestlichen Teil des Landkreises Cuxhaven findet das VBN-Modell Anwendung. Beim VBN-Modell werden die flexiblen Verkehre einheitlich als „VBN Plus Sammeltaxi <Gemeindenname>“ im Anruflinienbetrieb angeboten; die Buchung erfolgt über eine einheitliche Festnetznummer bei Bremerhavenbus, der die Fahrten ins Taxi- und Mietwagengewerbe übergibt. Die Finanzierung erfolgt in kleinen indirekten Verkehrsverträgen zwischen den Gemeinden (z. B. im Landkreis Cuxhaven zu 50 % vom Kreis mitfinanziert) und Bremerhavenbus bzw. Taxi/Mietwagen.

Außerhalb den oben genannten Angeboten gibt es weitere Finanzierungsmodelle, die den o. g. teilweise ähneln, aber teilweise aufgrund ihres ganz anderen Konzeptansatzes vollständig anders finanziert werden. Als Beispiel sei der mit einem Kleinbus im Flächenbetrieb verkehrende Anrufbus in der Stadt Grevesmühlen genannt, der mit rückläufiger Förderung durch das Land zwischenzeitlich pauschal von der Stadt finanziert wird. Oder der Verkehr beim ALFA Scharbeutz, den die Gemeinde Scharbeutz auf Basis eines kleinen indirekten Verkehrsvertrags mit dem regionalen Verkehrsunternehmen vergütet; die Vergütungsbasis bilden dabei die tatsächlich geleisteten Besetzkilometer.

4 Bestandsaufnahme der Bürgerbusse

4.1 Wesentliche Merkmale von Bürgerbussen

Ein Bürgerbus-Verkehr ist gekennzeichnet durch das Betreiben einer öffentlichen Buslinie durch ehrenamtlich tätige Fahrerinnen und Fahrer. Hiermit wird ein Mobilitätsbedarf dort gedeckt, wo ein regulärer Busbetrieb durch die öffentliche Hand nicht finanziert werden kann.

In der Metropolregion Hamburg verkehren zum Zeitpunkt der Recherche 14 Bürgerbus-Verkehre, vier weitere befinden sich in der Planung bzw. Vorbereitung. Das Spektrum der konzeptionellen Ausrichtung der Bürgerbusse ist begrenzt, da Betriebsform und Genehmigungsform fast überall identisch sind. Es lassen sich trotzdem drei Gruppen auszumachen:

- die teilintegrierten und für alle Interessenten offenen Linienverkehre, bei denen der regionale ÖPNV-Tarif mindestens in Teilen angewendet wird;
- die autarken Verkehre, die einen eigenen Haustarif anwenden, aber offen sind für Alle;
- die geschlossenen Verkehre, die nur Vereinsmitgliedern zur Verfügung stehen, trotzdem aber vor Ort „Bürgerbus“ genannt werden.

Die erste Gruppe ist vorrangig in Niedersachsen anzutreffen, die zweite Gruppe in Schleswig-Holstein, die dritte Gruppe in allen drei Flächenländern. Denkbar sind mehrere Entwicklungspfade bei den Verkehren, die derzeit noch in Planung oder erst wenige Monate in Betrieb sind.

Der Verkehr wird überwiegend selbst organisiert und disponiert, es bestehen immer Kooperationsverträge mit dem Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber, als Know-how-Träger im ÖPNV- und Fahrzeug-Umfeld und teilweise auch als Rückfallebene. Bedarfsorientierte Merkmale sind auch bei den Bürgerbussen zu finden, allerdings nur bei der oben genannten dritten Gruppe der geschlossenen Verkehre sowie auf Fehmarn. Der letztgenannte Betrieb ist der einzige, der explizit auch Touristen (und damit auch Gäste der Fehmaraner Eigentümer und Vermieter von Ferienwohnungen) anspricht mit einem nach Bedarf durchgeführten Verkehr zu einem Wasservogelreservat. Ein Verkehr in Schleswig-Holstein (Bornhöved, vgl. Kapitel 5.5) ist in Teilaspekten nach dem in Rheinland-Pfalz verfolgten Ansatz eines für den Fahrgast kostenlosen und nicht genehmigungspflichtigen Angebotes aufgebaut, ein weiterer nicht genehmigungspflichtiger Verkehr befindet sich in Malente in Vorbereitung.



4.2 Planungsansätze

4.2.1 Bedienungsgebiete

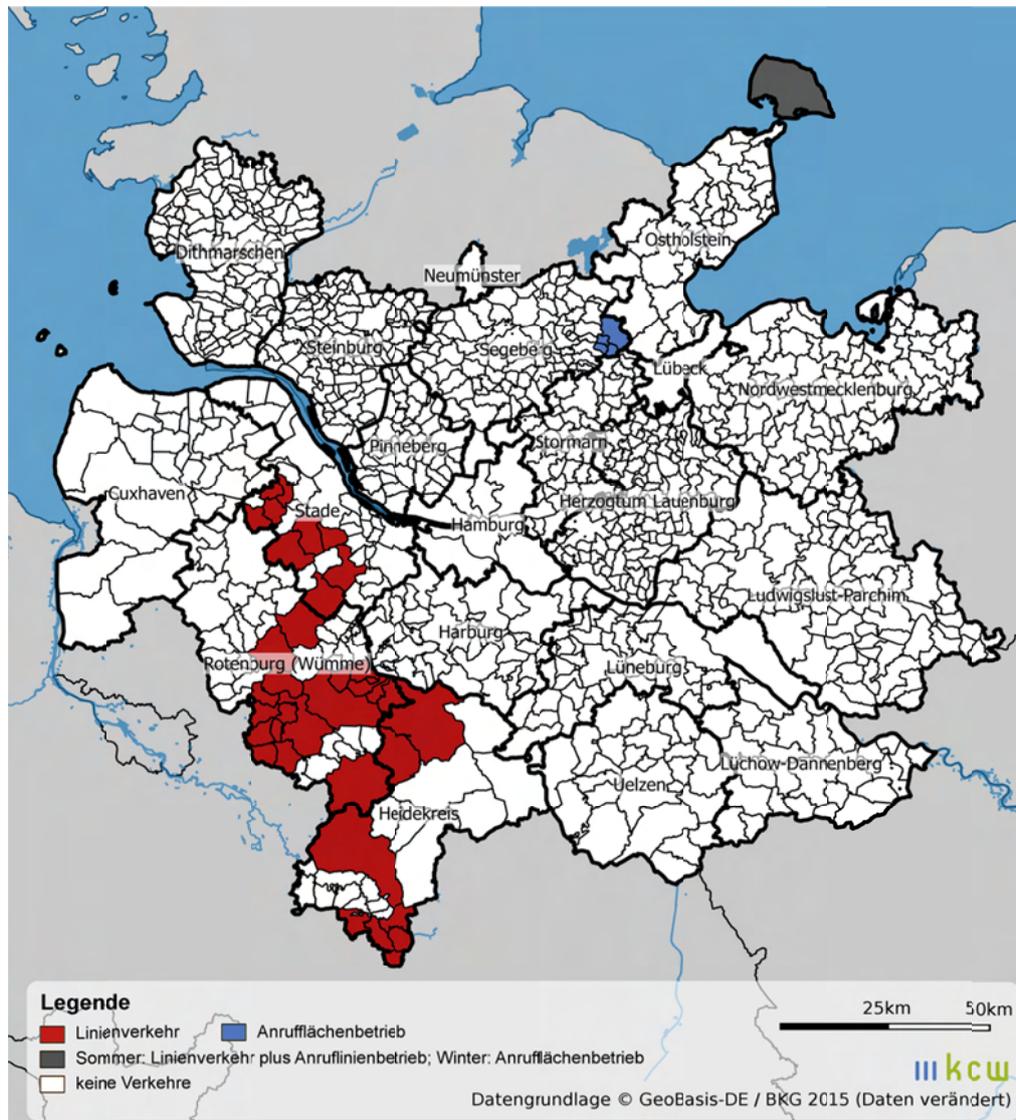
Die 14 bestehenden Bürgerbus-Betriebe innerhalb der Metropolregion Hamburg finden sich in Niedersachsen (12 Angebote) und in Schleswig-Holstein (2 Angebote). In Niedersachsen konzentrieren sie sich auf den Landkreis Rotenburg (Wümme) (6 Angebote) sowie den Landkreis Stade und den Heidekreis (jeweils 3 Angebote) (Tabelle 3). Vier Angebote wurden zum Recherchezeitpunkt noch geplant bzw. vorbereitet, zwei in Schleswig-Holstein, zwei in Niedersachsen. Für Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern sind keine Planungen bekannt.

Landkreis/Kreis	Anzahl
Landkreis Rotenburg (Wümme) ¹⁴	6
Landkreis Heidekreis	3
Landkreis Stade	3
Kreis Ostholstein	1
Kreis Segeberg	1
Summe Bürgerbus-Angebote	14

Tabelle 3: Bürgerbus-Angebote in der Metropolregion Hamburg

Alle Bürgerbusse mit Ausnahme der Bürgerbusse in Pronstorf und auf Fehmarn verkehren im konventionellen Linienverkehr ohne Bedarfsanmeldung. Dem Pronstorfer AnrufBürgerBus liegt ein Anruflächenbetrieb zugrunde; auf Fehmarn wird in der Sommersaison im konventionellen Linienbetrieb und in der Wintersaison im Anruflächenbetrieb gefahren (Karte 12).

¹⁴ Im LK Rotenburg ist (im September 2015) nach Redaktionsschluss noch ein Bürgerbus-Verkehr hinzugekommen



Karte 12: Betriebsformen der Bürgerbusse

4.2.2 Bedienungsschwerpunkte und Zielgruppen

Die Einzugsbereiche sind überwiegend stark lokal ausgerichtet, teils werden Anschlussverbindungen zur Bahn und damit zum überregionalen Verkehr sowie an zentralen Haltestellen auch zu anderen Buslinien und damit zum weiteren regionalen Verkehr angeboten.

Die Zielgruppen sind weitgehend Ältere, Mobilitätseingeschränkte und Kinder, seltener Pendler. Für die Erstgenannten werden häufig Verbindungen zu Zielen angeboten, die für diese Gruppe interessant sind: Ärzte, Krankenhäuser, Märkte, Verwaltungseinrichtungen etc. Bei den Kindern sind Fahrtenangebote insbesondere am Nachmittag zu finden, dies resultiert aus den Aktivitäten der

Kinder im Anschluss an den Schulunterricht und der Vermeidung der individuellen Organisation von „Eltern-Taxis“ und ist eine Folge des häufigen Fehlens eines gut nutzbaren nachmittäglichen Busverkehrs. Damit entspricht die Ausrichtung der betrachteten Verkehre der grundsätzlichen Ausrichtung der Bürgerbus-Verkehre in Deutschland: überwiegend als räumliche und zeitliche Ergänzung des auch vorhandenen Linienverkehrs und dabei vorrangig nicht auf Pendler ausgerichtet, die zur morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit unterwegs sind.

Eine Ausnahme bei den Zielgruppen stellt der Bürgerbus auf Fehmarn dar, bei dem explizit auch Touristen angesprochen und entsprechende Ziele angefahren werden (diese allerdings nur bei Bedarf).

4.2.3 Zusammenarbeit der Akteure

Akteure bei den Bürgerbussen in der Metropolregion Hamburg sind die jeweils Aktiven vor Ort (einzelne Bürger oder Gruppen, die sich in den Bürgerbusvereinen konstituiert haben), die betreffenden Kommunen, der Landkreis/Kreis als Aufgabenträger, ein Busverkehrsunternehmen als PBefG-Genehmigungsinhaber und oftmals auch als Dienstleister für Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie die für die Zulassung von Betrieb und Tarifen zuständige Genehmigungsbehörde. Bei allen Betrieben, mit denen im Rahmen der Bestandsaufnahme intensiver gesprochen wurde, war ein intensiver und sehr konstruktiver Austausch zwischen den Akteuren zu spüren. Die Verkehrsunternehmen betätigen sich häufig als Problemlöser und „Geburtshelfer“ sowie als betriebliche Rückfallebene, meist ohne dass dies finanziell explizit entgolten würde. Die Bürgerbus-Betriebe sind lokal und regional verankert, genießen auch einen entsprechenden lokalen Rückhalt. Die Busverkehrsunternehmen sind via Genehmigungsurkunde dazu verpflichtet, sich zu „kümmern“ und für einen zuverlässigen Betrieb zu sorgen, verstehen dies aber auch als Teil der eigenen Vermarktung vor Ort.

4.3 Genehmigungspraxis

Die Bürgerbusse bedienen fast ausschließlich Linien mit festen Linienwegen und Haltestellen. Sie sind alle als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt und fahren dementsprechend – bis auf Pronstorf und im Winter auch Fehmarn – nach Fahrplan mit Streckenbindung. Dies entspricht auch dem Wunsch der Initiatoren, ein verlässliches Angebot vorzuhalten, das vor Ort sichtbar ist. Ein vor Ort in Bornhöved als Bürgerbus bezeichnetes Angebot verkehrt kostenlos und genehmigungsfrei; es entspricht damit den zahlreichen genehmigungsfreien Angeboten in Rheinland-Pfalz (vgl. Kapitel 7.2). Der

Bürgerbus Bornhöved wird in Kapitel 5.5 beschrieben. Der geplante Verkehr in Malente soll ebenfalls genehmigungsfrei ausgestaltet werden.

4.4 Tarife und Tarifintegration

Der Grad der Integration der Bürgerbusse in die überregional gültigen ÖPNV-Tarife ist unterschiedlich und von verschiedenen Faktoren abhängig (Abbildung 32), so sind z. B. alle sechs Verkehre im Landkreis Rotenburg (Wümme) durch Anerkennung von Fahrkarten oder Verkauf eines Teilsortiments des VBN- bzw. ROW-Tarifs in den ÖPNV integriert, die meisten anderen Verkehre weisen Haustarife auf.

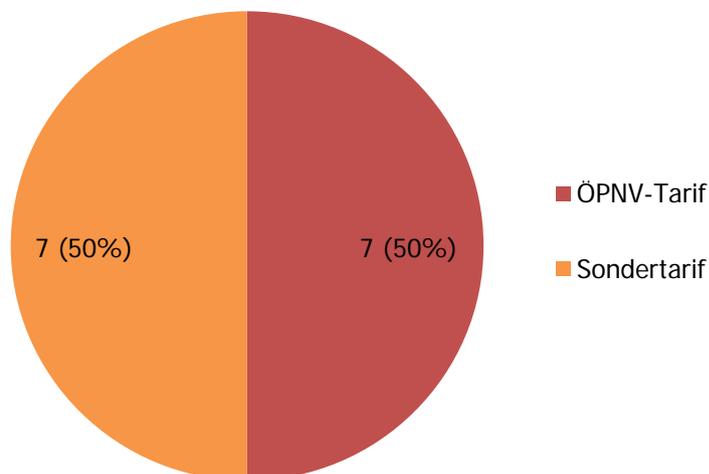
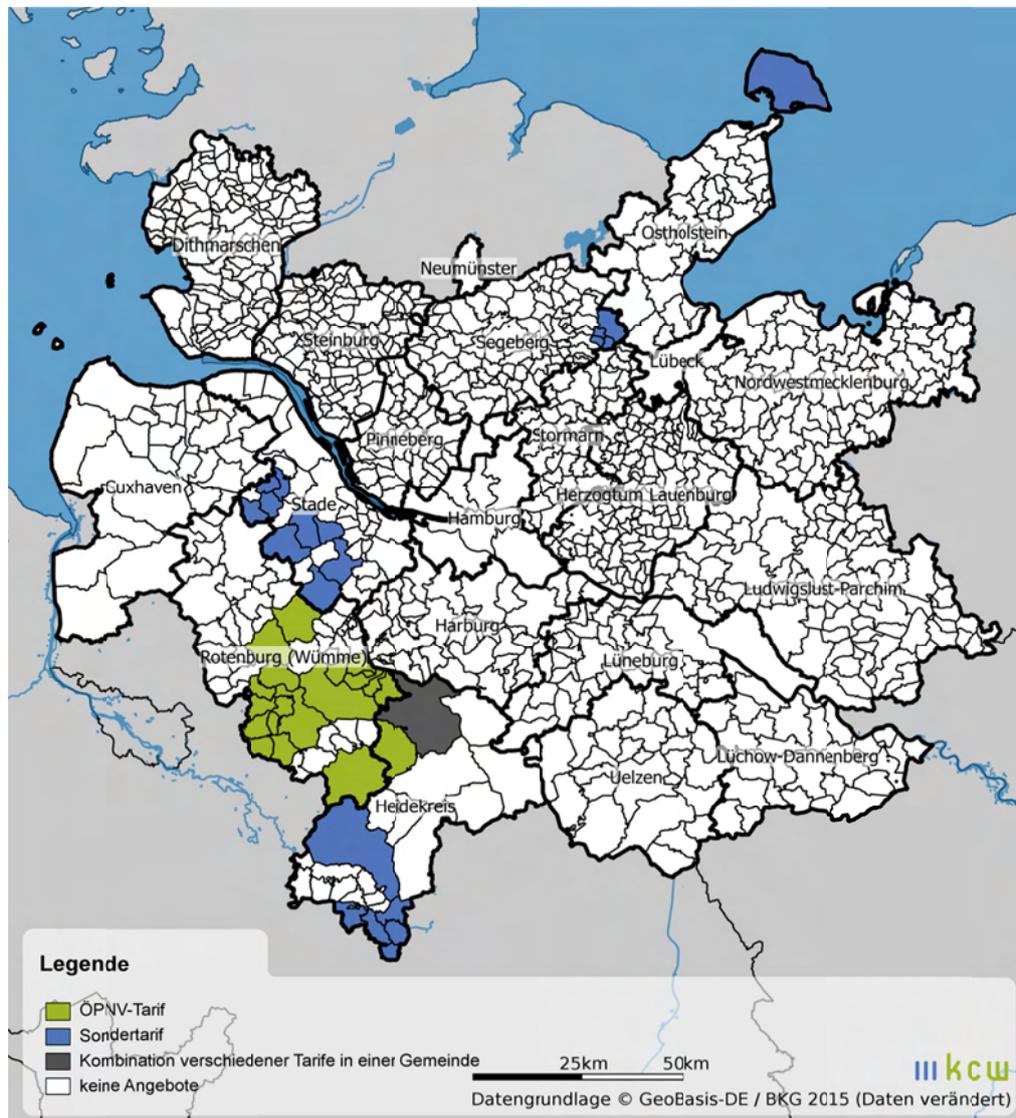


Abbildung 32: Tarifierung bei Bürgerbussen

Im Bereich des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) sind die Bürgerbusse in den Verbundtarif integriert. Die Einnahmenaufteilung wurde dahingehend vereinfacht, dass die Fahrgeldeinnahmen der ersten Preisstufe bei den Bürgerbusbetreibern verbleiben. Im Bereich des Hamburger Verkehrsverbundes sind Bürgerbusse nicht in den Verbundtarif integriert.

Bei den Interviews wurde darauf hingewiesen, dass der Bürgerbus ein lokales Angebot und daher die Verknüpfung mit den regionalen und überregionalen ÖPNV-Angeboten nicht erforderlich sei. Auch wenn manche Betriebe ihre Fahrpläne auf SPNV- und ÖPNV-Linien ausrichten, bilden Umsteiger einen sehr geringen Anteil der Fahrgäste. Insofern stellen die Verkehre tatsächlich ein weitgehend lokales Angebot dar (Ausnahme: Fehmarn). Wichtig war den Akteuren zudem, nicht nur bei der Gestaltung von Liniennetz, Haltestellen und Fahrplan möglichst autark handeln zu können, sondern auch bei den Tarifen.

Die anderen Bürgerbus-Verkehre in Deutschland sind ähnlich konzipiert, in einigen Bundesländern werden vorrangig ÖPNV-Tarife verwendet, in anderen vorrangig Haustarife.



Karte 13: Tarifierung bei Bürgerbus-Verkehren

4.5 Fahrgastinformation, Marketing und Haltestellen-ausstattung

Dem Außenauftritt der Bürgerbusvereine und ihrer Angebote ist sehr häufig anzusehen, dass sie ehrenamtlich organisiert und auf lokale Nutzer ausgerichtet sind. Eine Ausnahme bilden die Bürgerbusse im ZVBN-Gebiet. Fahrgastinformation findet auf das Nötigste reduziert statt (Fahrplanausdrucke oder –

Faltblätter, Haltestellenmasten mit rudimentären Ausstattungen), Marketing beschränkt sich auf lokale Aktionen und Informationen. Ein Internetauftritt ist häufig vorhanden, aber häufig wenig intuitiv, ein Fahrplan ist bei einigen Systemen nicht im Internet veröffentlicht. Auch in den Fahrplanauskunftssystemen sind einige Bürgerbus-Verkehre nicht vertreten, was wiederum für die fast rein lokale Ausrichtung derer Angebote spricht.

Die Ausstattung der von Bürgerbussen bedienten Haltestellen entspricht den in den jeweiligen Teilräumen der Metropolregion üblichen Standards – zumal in vielen Fällen diese Haltestellen auch von anderen Buslinien bedient werden.

4.6 Barrierefreiheit

4.6.1 Allgemeines

Die Barrierefreiheit besteht aus mehreren Komponenten und wird hier mit der physischen und visuellen Barrierefreiheit umschrieben (grundsätzliche Aussagen zur Barrierefreiheit vor dem Hintergrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) siehe Kapitel 3.8.1). Haltestellen mit Zuwegungen und Wartebereichen sind im ländlichen Raum häufig nicht oder nicht ausreichend barrierefrei gestaltet. Entsprechend sieht es bei den Bürgerbus-Betrieben und deren Haltestellen aus. Hier sind die Landkreise/Kreise und insbesondere die Kommunen als Straßenbaulastträger gehalten tätig zu werden.

4.6.2 Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Die Fahrzeuge der Bürgerbusvereine in der Metropolregion (und in anderen Regionen Deutschlands) sind zwar zumeist eingeschränkt barrierefrei (durch manuelle Rampen), genügen aber aus Sicht der Gutachter noch nicht vollständig den (Wortlaut-)Vorgaben des BGG. Damit entsprechen sie allerdings trotzdem den Anforderungen vieler Fahrgäste. Den Akteuren ist bewusst, dass die Vorgaben des BGG erfüllt werden sollten, mit Blick auf die Zielgruppe wird daher bei Neubeschaffungen der Fokus auf Fahrzeuge gelegt, die mindestens einen einfachen Zugang mit einem Rollstuhl ermöglichen. Während für die Haltestellen die Landkreise/Kreise und Kommunen verantwortlich sind, befinden sich die Fahrzeuge im Eigentum der Vereine und sind mit viel Engagement und Verhandlungen finanziert und beschafft worden.

Bei den Bürgerbussen ist eine Barrierefreiheit in der Hälfte der Fälle gegeben (Abbildung 33).

Dank ausreichend breiter Einstiegstüren und teilweise vorhandener Handrampen ist das Befahren mit Rollstühlen in vielen Fällen möglich. Einschränkungen

gen in der Nutzung ergeben sich, wenn die Fahrzeuge rechtlich wie Pkw behandelt werden. Dann dürfen diese Kunden nicht in ihrem Rollstuhl sitzend mitgenommen werden. Die Rollstuhlfahrer müssen auf normalen Fahrgastsitzen Platz nehmen (Anschnallpflicht).

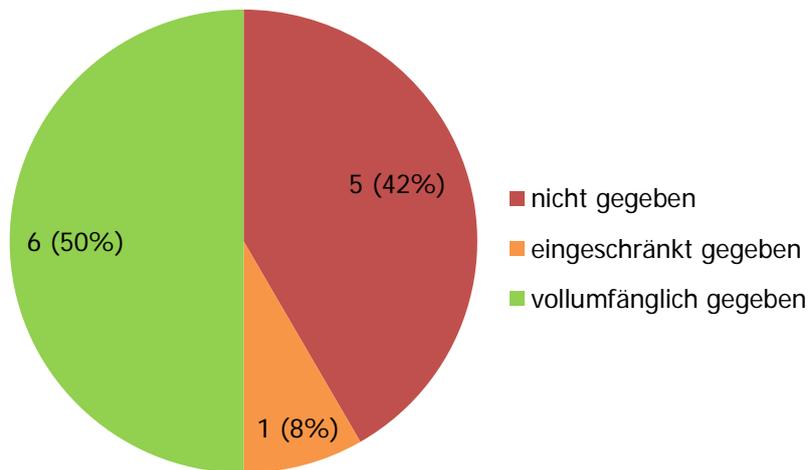


Abbildung 33: Barrierefreiheit der Bürgerbusfahrzeuge

4.6.3 Barrierefreiheit von Haltestellen und bei der Fahrgastinformation

Wie im Kapitel 3.8.3 für die flexiblen Angebote bereits ausgeführt, bestehen bei der Ausstattung der Haltestellen in der Metropolregion Hamburg erhebliche Unterschiede. Hiervon sind die Bürgerbusse nicht ausgenommen. Der kostenintensive Ausbau für eine barrierefreie Nutzung steht auch hier in einem extremen Missverhältnis zur (potenziellen) Nachfrage. Dies gilt nicht nur für Rollstuhlfahrer, sondern auch für sensorisch eingeschränkte Menschen (Abbildung 34).

Die für die Fahrgastinformation maßgeblichen Kriterien für Barrierefreiheit (Schriftgröße, Kontrastreichtum usw.) wurden auch bei den von Bürgerbussen bedienten Haltestellen in der MRH kaum berücksichtigt (s. a. Kapitel 3.8.3).



Abbildung 34: Haltestelle am Fahrbahnrand ohne Hochbord (Bürgerbus Schneverdingen)

4.7 Kosten und Finanzierung

Die Kosten eines Busverkehrs umfassen im Wesentlichen die Fahrzeug-, die Personal- und die Betriebskosten. Die Anschaffung von Fahrzeugen, Haltestelleneinrichtungen und anderen Betriebsmitteln wird in Niedersachsen vom Land einmalig gefördert, wofür bestimmte Vorgaben eingehalten werden müssen. Laufende Kosten für das Fahrpersonal fallen grundsätzlich nicht an, da diese ehrenamtlich tätig sind. Dagegen werden Betriebskosten und sonstiger Aufwand aus anderen Quellen gedeckt. Hier überwiegen Beiträge oder Bürgschaften der betroffenen Landkreise/Kreise und Gemeinden, die in einigen Fällen durch entgeltliche Werbung durch das lokale Gewerbe an Fahrzeugen oder an Haltestellen ergänzt wird. In einem Fall übernimmt eine Stiftung die Fehlbeträge des Bürgerbusbetriebes.

5 Andere Angebote mit unkonventionellem Charakter

5.1 Begriffsklärung

In Kapitel 2.3 wurde die Herangehensweise insbesondere an die Recherche, Auswertung und Analyse beschrieben. In diesem Rahmen sind einige Angebote innerhalb der Metropolregion Hamburg aufgefallen, die für die weitere Betrachtung von flexiblen Angeboten oder von Bürgerbus-Verkehren interessante Elemente beinhalten. Deren Angebotskomponenten oder Zielgruppenausrichtung sollen zur Abrundung des Bildes über die in der Metropolregion Hamburg außerhalb des klassischen Linienverkehrs mit großen Bussen bestehenden Angebote beitragen.

Beschrieben werden nachfolgend und stellvertretend für weitere Angebote Beispiele für die Konzentration auf Freizeitverkehre, für Verkehre nur für Vereinsmitglieder und für freizügige Regelungen im Linienverkehr. Für diese Verkehre wurde keine intensive Recherche und Analyse durchgeführt.

5.2 Freizeitverkehre nördlich und südlich der Elbe sowie in der Lüneburger Heide

Gemeinsamkeiten

Im Bereich nördlich und südlich der Elbe und in der Lüneburger Heide gab es in der Saison 2015 sieben Freizeit-Busangebote. Bei allen Freizeitverkehren kommen moderne Niederflur-Busse (12m) zum Einsatz, die jeweils über einen Anhänger mit Platz für 16 Fahrräder verfügen (Abbildung 35). Die Nutzung der Angebote ist für Fahrgäste und Fahrräder im Regelfall kostenlos (Ausnahmen: Elbe-Radwanderbus, Fahrradbus Haseldorfer Marsch); eine Mitnahmegarantie besteht nicht. Zwischen den Shuttle-Verkehren im Süden sowie zum regulären ÖPNV-Angebot gibt es verschiedene Umsteigemöglichkeiten.



Abbildung 35: Heide-Shuttle mit Fahrradanhänger in Behringen

Die Verkehre im Süden werden über die Landkreise sowie unter Beteiligung der einbezogenen Gemeinden finanziert. Die Fahrradanhänger wurden teilweise mithilfe von Sponsorengeldern der regionalen Sparkassen beschafft. Ansonsten gibt es keinen finanziellen Beitrag der Privatwirtschaft. Die Planung und konzeptionelle Begleitung der Angebote liegt bei der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen (VNO).

Verkehrsangebote

- Fahrradbus Haseldorfer Marsch

Das Angebot wurde 2009 eingeführt und wird jeweils in der Sommersaison von April bis Oktober zwischen 11.30 und 19.30 Uhr in der Haseldorfer Marsch ab Wedel und Uetersen angeboten (Buslinie 589). An den Wochenenden (und seit Jahresfahrplan 2014) verkehren Gelenkbusse, die Fahrräder mitnehmen. Es gilt der HVV-Tarif; die Fahrradmitnahme ist kostenfrei. Der Verkehr wird vom Kreis Pinneberg finanziert.

- Heide-Shuttle

Der Heideshuttle startete 2006 auf 2 Ringen, 2007 erfolgte die Erweiterung auf 3 Ringe und 2015 wurde im Südbereich ein vierter Ring eingerichtet. Der Heide-Shuttle verkehrte 2015 vom 15. Juli bis 15. Oktober täglich mit mehreren Fahrten.



- **Elb-Shuttle**

Der Elb-Shuttle verkehrte 2015 an Wochenenden und Feiertagen vom 1. Mai bis 4. Oktober und fährt von/zur Hamburger S-Bahnstation Bergedorf in die Winsener Elbmarsch und in die Seeve-Niederung.
- **Regionalpark-Shuttle**

Der Regionalpark-Shuttle verkehrte 2015 vom 4. Juli bis 4. Oktober an Wochenenden und Feiertagen im Bereich des Regionalparks Rosengarten.
- **Lüneburger Heide-Radbus**

Der Radbus Lüneburger Heide verkehrte 2015 vom 1. August bis 11. Oktober an Wochenenden und Feiertagen zwischen dem Bahnhof Lüneburg und Döhle.
- **Elbe-Radwanderbus**

Der Elbe-Radwanderbus verkehrte 2015 vom 3. April bis 4. Oktober an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen im Bereich des Landkreises Stade (Harsefeld – Balje).
- **Entdecker-Bus Uelzen**

Der Entdecker-Bus verkehrte 2015 vom 5. Juni bis zum 4. Oktober an Freitagen, Samstagen und Sonntagen auf drei Linien im Bereich des Landkreises Uelzen.

Fahrgastnachfrage (Saison 2014)

- **Heide-Shuttle**

Ring 1: 20.173 Fahrgäste und 4.040 Räder
Ring 2: 18.655 Fahrgäste und 3.810 Räder
Ring 3: 21.663 Fahrgäste und 3.708 Räder
- **Elb-Shuttle**

3.100 Fahrgäste und 1.120 Räder
- **Regionalpark-Shuttle**

Ring 1: 2.121 Fahrgäste und 556 Räder
Ring 2: 2.201 Fahrgäste und 356 Räder
- **Elbe-Radwanderbus**

4.074 Fahrgäste und 2.938 Fahrräder



- Heide-Radbus
3.018 Fahrgäste und 1.205 Fahrräder
- Entdecker-Bus Uelzen
20.284 Fahrgäste und 9.108 Fahrräder

Eine vergleichende Darstellung der Fahrgastnachfrage ist aufgrund der unterschiedlichen Angebotsqualitäten und räumlichen Strukturen nicht sinnvoll. Der Heide-Shuttle verkehrt drei Monate lang jeden Tag, die anderen beiden Shuttles nur am Wochenende, dafür aber teilweise über einen längeren Zeitraum (Elb-Shuttle von Anfang Mai bis Anfang Oktober). Zudem unterscheidet sich auch das tägliche Fahrplanangebot (z. B. 3 Fahrten / Tag beim Elb-Shuttle vs. Stundentakt beim Fahrradbus Haselmarsch).

Die Anzahl der Touristen und Tagesgäste unterscheidet sich je nach Region (z. B. Naturpark Lüneburger Heide vs. Regionalpark Rosengarten). Zudem bieten einige Regionen mehr „touristische Highlights“ als andere. Auch die Aufenthaltsdauer der Gäste und der Nutzungsgrad durch Einheimische sind unterschiedlich.

Wesentliche Merkmale

- Idee/Besonderheiten: Betrieb in erster Linie für Naherholung und Tourismus in den Sommermonaten, kostenlose Nutzung, Fahrradanhänger
- Bedienungsschwerpunkte: für den Freizeitverkehr interessante Ziele
- Finanzierung: Landkreise und Kommunen, Fahrradanhänger (teilw. Sponsoren)
- Tarif: kostenlose Mitnahme (außer Elbe-Radwanderbus und Fahrradbus Haseldorfer Marsch)
- Perspektiven: Heide-Shuttle und Elbe-Radwanderbus sind etabliert, Elbe-Shuttle ist weitgehend gesichert, übrige Angebote unsicher

5.3 Amelinghausen: Bürgerbus nur für Vereinsmitglieder

Idee, Entwicklung und Umsetzung

Der Bürgerbusverein in der Samtgemeinde Amelinghausen besteht seit dem 1. Januar 2015. Diesem Verein ging ein Pilotprojekt „Bürgerbus“ der Samtgemeinde Amelinghausen voraus, das 2012 mit Unterstützung durch den Landkreis Lüneburg, die Sparkassenstiftung Lüneburg und des Bundessozialministeriums startete und zum Jahresende 2014 auslief. Ziel dieses Verkehrs war und ist es, den Bürgerinnen und Bürgern der Samtgemeinde Amelinghau-



sen mehr Mobilität zu verschaffen. Hierzu schaffte die Samtgemeinde Amelinghausen im Rahmen des o. g. Projektes zwei Fahrzeuge an (einen Kleinbus mit acht Sitzplätzen und einen Kleinbus mit 16 Sitzplätzen).

Der Verkehr sollte fortgeführt werden, hierfür wurde der Bürgerbusverein gegründet. Den Bürgerbus können aber ausschließlich Mitglieder des Vereins nutzen, es fahren jedoch „Ein-Euro-Jobber“ der Gemeinde, wodurch das Angebote weniger einem klassischen Bürgerbus, sondern eher einem kommunalen Fahrdienst ähnelt. Die Mitglieder zahlen einen Jahresbeitrag von 24,- EUR, darüber hinaus sind in der Beitragsordnung des Vereins auch Fahrpreise abgebildet und entsprechend zu zahlen. Die Fahrpreise orientieren sich am HVV-Tarif.

Das Bedienungsgebiet ist in drei Zonen (bzw. Ringe) eingeteilt und reicht bis Soltau, Lüneburg und Winsen (Luhe). Der Bus fährt nur bei Bedarf und nach vorheriger Anmeldung.

Regelmäßig genutzt wird der Fahrdienst bisher für die Schülerbeförderung zur Grundschule Soderstorf und für Jugend- und Sportveranstaltungen. In Anspruch genommen wird der Fahrdienst aber auch von den Kindergärten, kommunalen Einrichtungen sowie Vereinen, Verbänden und Organisationen.

Anders als beispielsweise die Shuttle-Verkehre in der Heide-Region oder andere Linienverkehre handelt es sich beim Bürgerbus Amelinghausen eher um einen Fahrdienst und nicht um ein öffentliches, für alle zur Verfügung stehendes Verkehrsangebot. Vielmehr ist es eher ein Mobilitätsangebot für bestimmte Zielgruppen (Jugendliche, Senioren), das sich kaum an der Struktur des bekannten ÖPNV orientiert:

- nicht zugänglich für alle, sondern nur für Vereinsmitglieder;
- kein festgelegter Fahrplan, sondern Fahrten nach zeitlichem Wunsch;
- keine Beförderungsgarantie (lt. Website nur, wenn Bus und Fahrer zur Verfügung stehen);
- keine Integration in den klassischen Linienverkehr und kein Bestreben, ein abgestimmtes Gesamtangebot zu schaffen. Im Gegenteil: Es kommt auf einzelnen Strecken, die über ein gutes Regionalbusangebot verfügen (z. B. Amelinghausen – Lüneburg), sogar zu einer Konkurrenzierung.

Wesentliche Merkmale

- Idee/Besonderheiten: Nutzung durch Vereine und Institutionen in der Gemeinde

- Bedienungsschwerpunkte: unterschiedliche Ziele innerhalb und außerhalb des Gemeindegebietes für bestimmte Zielgruppen
- Finanzierung (Fahrzeug und Betrieb): Fahrgeldeinnahmen und Vereinsbeiträge
- Tarif: pauschal Vereinsbeiträge, für die Nutzung dann am HVV-Tarif orientierte Fahrpreise
- Perspektiven: nicht einschätzbar

5.4 Balow: Bürgerbus als Vereinsbus und Vorstufe zum Linienverkehr

Idee, Entwicklung und Umsetzung

Die Gemeinde Balow gehört zum Amt Grabow im Landkreis Ludwigslust-Parchim in Mecklenburg-Vorpommern. Die Gemeinde hat ca. 300 Einwohner. Es gibt dort verschiedene dörfliche Aktivitäten sowie eine gute Vernetzung mit übergeordneten Initiativen zur Entwicklung des ländlichen Raumes.

In diesem Umfeld entstand die Idee, für Balow einen „Bürger-Aktiv-Bus“ ins Leben zu rufen, der sich von „klassischen“ Bürgerbusmodellen unterscheidet: Er stellt kein Linienverkehrsangebot dar. Träger des Konzeptes ist der „Verein Dörfliche Begegnungsstätte Balow e. V.“, Mitglieder sind die Vereine und Institutionen in Balow. Das Angebot kann nur von Mitgliedern genutzt werden. Der Betrieb wurde am 22. September 2014 aufgenommen.

Der Bürgerbus wird einerseits von Vereinen (wie dem Schützenverein) genutzt, andererseits dient er der Daseinsvorsorge – vor allem für die älteren Bürger. Es werden sowohl Fahrten kreuz und quer in der Gemeinde als auch Touren zu Zielen außerhalb des Gemeindegebietes angeboten, beispielsweise Arztfahrten. Für die Mitfahrt muss von den Mitgliedern ein Entgelt entrichtet werden – es gibt eine relativ differenzierte Entgeltordnung.

Die Anmeldung von Fahrten erfolgt telefonisch. Da die Sprechzeiten in der Gemeinde sehr eingeschränkt sind, geschieht dies im Zweifelsfall über das Mobiltelefon der Bürgermeisterin; teilweise verständigen sich die Bürger auch untereinander über eine Telefonkette.

Das mit EU-Mitteln geförderte Fahrzeug ist nicht barrierefrei. Rollatoren und in Einzelfällen Rollstühle können aber verstaut und mitgenommen werden.

Es besteht eine eher informelle Zusammenarbeit zwischen dem Verein und der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim, die beispielsweise das Fahrpersonal schult.

Die Einführung eines Linienangebotes wird als Fernziel angestrebt. Für eine solche Aufgabe ist aber der derzeitige Fahrerpool von gut zehn Personen zu klein, zumal sich die Nachbargemeinden bisher nicht an der weiteren Gestaltung des Angebotes beteiligen wollten und daher eine Ausweitung des Angebotes zunächst nicht möglich erscheint.

Wesentliche Merkmale

- Idee/Besonderheiten: Nutzung durch die Gemeinde und Institutionen in der Gemeinde
- Bedienungsschwerpunkte: unterschiedliche Ziele innerhalb und außerhalb des Gemeindegebietes
- Finanzierung (Fahrzeug und Betrieb): Fahrzeugförderung über EU-Mittel, Betrieb durch Fahrgeldeinnahmen und Vereinsbeiträge
- Tarif: relativ differenzierte Entgeltordnung
- Perspektiven: Aufbau eines Linienangebotes als Fernziel (Problem kleiner Fahrerpool)

5.5 Bornhöved: Vereinsbus als Bürgerbus

Idee, Entwicklung und Umsetzung

Die Gemeinde Bornhöved gehört zum Amt Bornhöved im Kreis Segeberg, die Gemeinde hat ca. 3.300 Einwohner.

Das vorhandene Linienverkehrsangebot reichte aus lokaler Sicht nicht aus, sodass seit Mai 2015 ein als „Bürgerbus“ beschriebener Verkehr eingerichtet wurde. Zielgruppe ist vorrangig die ältere Bevölkerung, der Verkehrszweck besteht in der Anbindung an für diese Zielgruppe relevante Einrichtungen innerhalb der Gemeinde wie z. B. Arztpraxen, Apotheke und Einkaufszentrum.

Das Angebot kann von allen Bürgern genutzt werden. Der Bus fährt jeden Dienstag dreimal und bedient dabei neun Haltestellen. Das Fahrzeug wird von einem Verein zur Verfügung gestellt und wird im Regelbetrieb von einem Kindergarten genutzt. Der Fahrer erhält eine Aufwandsentschädigung, die Gemeinde unterstützt den Betrieb finanziell.

Das Angebot ist für die Fahrgäste kostenlos, weshalb keine Genehmigungspflicht nach PBefG besteht. Die Einrichtung des Verkehrs erfolgte ohne Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger.

Wesentliche Merkmale

- Idee/Besonderheiten: Nutzung eines vorhandenen Vereinsbusses sowie Verkehre ohne PBefG-Genehmigung
- Bedienungsschwerpunkte: Ziele innerhalb der Gemeinde
- Finanzierung (Fahrzeug und Betrieb): Übernahme der Betriebskosten durch die Gemeinde
- Tarif: nicht vorhanden, Nutzung ist für Fahrgäste kostenlos
- Perspektiven: nicht einschätzbar

5.6 Hamburg: Kleinbusverkehr mit Ausstieg vor der Haustür

Idee, Entwicklung und Umsetzung

Kleinbusse mit bis zu acht Fahrgastsitzplätzen wurden im abendlichen Buslinienverkehr beim HVV in Hamburg erstmals 1987 eingesetzt. Bei späteren Kleinbusprojekten (ab 1991) wurde ein zusätzlicher Service eingeführt: Fahrgäste können sich gegen Zahlung eines geringen Zuschlags auch abweichend vom Linienweg in definierten Gebieten bis vor die Haustür fahren lassen.

Typisch für die abendlichen Kleinbus-Verkehre ist die Verbindung einer Schnellbahnhaltestelle mit Wohngebieten. Das gebündelte Fahrgastaufkommen des „Zubringers“ Schnellbahn rechtfertigt für die Fahrgäste auch zu Zeiten schwacher Nachfrage ein Angebot im Linienverkehr, allerdings wäre hier ein Standard-Linienbus vielfach überdimensioniert.

Ursprünglich kamen auf den Kleinbuslinien im HVV ausschließlich Fahrzeuge von Taxiunternehmen zum Einsatz. Zwischenzeitlich engagierten sich auch die auf Hamburger Gebiet tätigen Verbundverkehrsunternehmen in diesem Marktsegment.

Hintergrund für den vermehrten Kleinbuseinsatz waren neben wirtschaftlichen Gründen in den Achtziger- und zum Beginn der Neunzigerjahre in Hamburg intensivere Diskussionen um die Sicherheit im ÖPNV in den Abendstunden. Im Verlauf der Jahre traten diese Aspekte in den Wohngebieten (anders als bei den Schnellbahnen) eher in den Hintergrund. Außerdem wurde der Kleinbuseinsatz betriebswirtschaftlich kritischer bewertet (relativ hoher Verwaltungsaufwand, zusätzlicher Einsatz der kleinen Fahrzeuge während die vorhandenen Linienbusse ungenutzt herumstehen). Insofern wurde der Kleinbuseinsatz in den letzten Jahren nicht weiter forciert und in Einzelfällen sogar zurückgenommen.



Wesentliche Merkmale

- Idee/Besonderheiten: im Abendverkehr in definierten Gebieten Fahrt bis vor die Haustür abweichend vom Linienverkehr
- Bedienungsschwerpunkte: einzelne Wohngebiete
- Finanzierung (Fahrzeug und Betrieb): im Rahmen des Defizitausgleichs durch den Aufgabenträger
- Tarif: HVV-Tarif, Zuschlag für Haustürbedienung
- Perspektiven: Stagnation. Keine Aktivitäten, dieses Angebot zu beleben

6 Interessante Beispiele für flexible Angebote

6.1 Vorbemerkung

In diesem Kapitel werden aus Sicht der Gutachter „interessante“ Beispiele von flexiblen Angeboten von inner- und außerhalb der Metropolregion Hamburg dargestellt. Diese Beispiele sind den Gutachtern aus ihrer bisherigen Tätigkeit bekannt und liefern ihrer Ansicht nach Denkanstöße zur künftigen Entwicklung der flexiblen Angebote in der Metropolregion Hamburg.

6.2 Interessante Beispiele innerhalb der Metropolregion

6.2.1 Kreis Ostholstein: innovative Angebote mit IT-Dispositionssystem und Callcenter

Im Kreis Ostholstein bestehen mit den vorhandenen ALFA- und AnrufBus-Angeboten sehr innovative Lösungen. Alle flexiblen Angebote sind vollkommen in den ÖPNV integriert: Die Leistungen wurden (Ausnahme: ALFA Scharbeutz) in Rahmen großer Verkehrsverträge wettbewerblich vergeben, sind verkehrlich fester Bestandteil des ÖPNV; die Anruflinien- und Anruflächenverkehre wurden als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt und verkehren nach dem SH-Tarif.

Interessant: Die Ostholsteiner Verkehre (und AST Bad Segeberg) sind in der gesamten Metropolregion Hamburg die einzigen, bei denen Buchung, Disposition und Kommunikation unter Einsatz von IT-Dispositionssystemen (in einem Fall sogar unter Einbeziehung eines 250 km entfernten Callcenters) erfolgen.

6.2.2 HVV/VNO/VBN: Großräumige Ansätze bei Planung und Betrieb von flexiblen Angeboten

In der Metropolregion Hamburg werden im schleswig-holsteinischen HVV-Gebiet, bei der VNO im Landkreis Stade sowie beim VBN im südwestlichen Landkreis Cuxhaven großräumige, ganzheitliche Ansätze bei der Planung, Vergabe und/oder beim Marketing von flexiblen Angeboten verfolgt. Die Verkehre sind daher in den jeweiligen Regionen keine vereinzelt Exoten, sondern werden mit folgenden Ansätzen ganzheitlich verfolgt und sind deshalb besonders interessant:

- VNO-Ansatz: Planung eines einheitlich, kreisweiten AST-Systems (im Landkreis Stade),
- HVV-Ansatz: Vergabe von flexiblen Angeboten im Rahmen großer Verkehrsverträge und vollständige Integration der Angebote in den ÖPNV (in Schleswig-Holstein),
- VBN-Ansatz: Ganzheitliches Marketing (im südwestlichen Landkreis Cuxhaven).

Interessant: Ganzheitliche Ansätze bei Vergabe, Planung und Marketing von flexiblen Angeboten.

6.2.3 AST Cuxhaven: AST-Zubringer zum Stadtbus

Das AST Cuxhaven verfolgt einen kleinräumigen, dafür aber planerisch interessanten Ansatz. Der AST-Verkehr im Anruflinienbetrieb wird im Stadtgebiet auf einigen Relationen als vertaktetes Grundangebot betreiben; darüber hinaus dient es in peripheren Stadteilen auch als Zubringer zu den Stadtbuslinien bzw. zur Feinverteilung. Für jede AST-Linie gibt es Fahrpläne aus denen das eigenständige AST-Taktangebot oder die Zu-/Abbringerfahrten zu den Stadtbuslinien auf einen Blick ersichtlich sind.

Interessant: die konsequente Ausrichtung des AST auf den Stadtbusverkehr.

6.2.4 Anrufbus Grevesmühlen: Stadtbusverkehr im Anruflflächenbetrieb

Der Anrufbus in der Kleinstadt Grevesmühlen verkehrt im Anruflflächenbetrieb. Ein Midibus des kommunalen Verkehrsunternehmens verkehrt von Montag bis Freitag im Stadtgebiet und angrenzenden Ortsteilen im Anruflflächenbetrieb zwischen allen Haltestellen bzw. beim Ausstieg auch bis vor die Haustür. Die Anmeldung erfolgt über die kostenfreie Telefonnummer „0800 MEIN-BUS“. Buchung und Disposition werden manuell durchgeführt; die Fahraufträge schriftlich bzw. per Funk mitgeteilt. Es besteht keine Mindestvoranmeldezeit, jedoch gilt: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“. Im Anrufbus gilt der regionale ÖPNV-Tarif. Das Angebot ähnelt den City-Rufbussen in Salzwedel und Gardelegen (vgl. Kapitel 6.3.4).



Abbildung 36: Anrufbus Grevesmühlen mit rollstuhlgerechtem Einstieg

Interessant: kleinstädtischer Stadtbusverkehr, der ausschließlich im Anrufflächenbetrieb verkehrt.

6.3 Interessante Beispiele außerhalb der Metropolregion

6.3.1 Moobil+ Landkreis Vechta: Rufbus-Angebot mit Bestprice-Garantie¹⁵

Mit dem Projekt „moobil+“ verfolgt der Landkreis Vechta das Ziel, ein zukunftsweisendes, öffentliches Mobilitätssystem zu schaffen und die Mobilität und damit die Lebensqualität der Menschen in der Region zu erhöhen

¹⁵<http://www.landkreis-vechta.de/wirtschaft-und-arbeit/wirtschaftsfoerderung/oeffentlicher-personennahverkehr/moobil.html> (am 02.12.2015)



Wesentliche Merkmale des Mobilitätssystems „moobil+“ sind:

- ein bedarfsgesteuertes Nahverkehrsangebot als Ergänzung und Zubringer zum Regionalbus und zur Nordwestbahn,
- Anruflkorridorbetrieb mit fixen Anfangs- und Endhaltestelle und Fahrplan-Grundgerüst bei dem Zwischenhaltestellen nur angefahren werden, wenn hierfür Anmeldungen bis 60 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit vorliegen,
- Einsatz von 13 barrierefreien Kleinbussen mit acht Fahrgastplätzen,
- Registrierte Kunden bekommen eine Bestpreis-Garantie (bezogen auf einen Monat, bei Überschreitung einer bestimmten Anzahl von Einzeltickets wird automatisch eine Monatskarte berechnet und die restlichen Fahrten sind kostenfrei),
- es gibt bewusst keine Tarifintegration in den übrigen ÖPNV, auch Schülersammelzeitkarten werden nicht anerkannt,
- eine auf Dauer angelegte Initiative zur Veränderung der Mobilitätskultur zugunsten des Lebens- und Wirtschaftsraums.

Der Kreistag Vechta hat im Juli 2012 der Umsetzung des Pilotprojektes zugestimmt, im Jahr 2015 erfolgte die Überführung des Pilotbetriebs in den Regelbetrieb. Die Finanzierung ist vorerst für weitere vier Jahre gesichert.

Die moobil+Busse verkehren werktags von Montag bis Freitag zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr.

Interessant: Ein Rufbus-Angebot im Anruflkorridorbetrieb mit eigener Kleinbusflotte und Bestprice-Garantie, das bewusst außerhalb des regionalen ÖPNV-Tarifs verkehrt.

Link für weiterführende Informationen: www.moobilplus.de



6.3.2 Anrufbus Rottweil: Getrennte Ausschreibung von Disposition und Betrieb¹⁶

Der Anrufbus im Landkreis Rottweil, Baden-Württemberg, besteht seit Anfang der 1990er Jahre. Ursprünglich wurde die Gesamtleistung über Buchung, Disposition und Fahrbetrieb an einen Generalunternehmer vergeben; der ursprüngliche Anruflflächenbetrieb wurde später auf einen Anruflinienbetrieb umgestellt. Im Sommer 2009 erfolgte eine europaweite Ausschreibung des Anrufbus-Systems, wobei der Landkreis entschied, die Anrufbus-Zentrale vom Anrufbus-Betrieb zu trennen. Der Fahrbetrieb wurde mittelstandsfreundlich in drei Lose aufgeteilt. Der Zuschlag für die Anrufbus-Zentrale erfolgte am 12. Oktober 2009 an ein Callcenter mit Sitz in Dortmund; der Zuschlag für den Fahrbetrieb ging an zwei örtliche Taxiunternehmen. Die Disposition des Anruflinienbetriebs erfolgte in Dortmund mittels einer IT-Dispositionslösung.

Im Jahr 2011 wurde der Anrufbus-Betrieb in zwei Losen erneut europaweit ausgeschrieben und ab Dezember 2012 für sechs Jahre an ein regionales Taxiunternehmen vergeben. Die Disposition verbleibt auch im zweiten Vertragszeitraum beim Callcenter in Dortmund.

Interessant: die getrennte Ausschreibung der Disposition und des Fahrbetriebs einerseits und in Folge die Disposition durch ein externes Callcenter andererseits.

Link für weiterführende Informationen: www.vvr-info.de

6.3.3 Mobilfalt Nordhessen: Kombination aus Bus, AST und Ride-sharing¹⁷

Das Forschungsprojekt Mobilfalt startete 2013 in drei Pilotregionen in Nordhessen. Im Kern geht es um die Kombination von Bus, AST und Ridesharing. Dabei werden Berufs- und Schülerverkehre mit Standardbussen im Linienbe-

¹⁶ EU 2011, Mayr 2011, EU 2012

¹⁷ Mobilfalt 2015



trieb erbracht. In den Zwischenverkehrszeiten füllen „Mobilfalt-Fahrten“ im Anruflinienbetrieb die Busfahrpläne auf. Zur Nutzung müssen die Fahrgäste ihre Fahrtwünsche für die Mobilfalt-Fahrten wie bei einem AST-Verkehr anmelden. Die Durchführung der Mobilfalt-Fahrten erfolgt durch Privatpersonen, die sich anbieten, Fahrgäste in ihrem Pkw mitzunehmen („Ridesharing“). Die Privatpersonen erhalten dafür vom Nordhessischen Verkehrsverbund einen Betriebskostenbeitrag in Höhe von 30 Cent pro Kilometer; sollte keine Privatperson zur Verfügung stehen, beauftragt der NVV ein lokales Taxiunternehmen mit der Fahrtdurchführung, das hierfür eine reguläre Vergütung erhält. Die Fahrgäste zahlen für eine Mobilfalt-Fahrt, egal ob mit Privat-Pkw oder Taxi, nur den AST-Komfortzuschlag des Nordhessischen Verkehrsverbunds in Höhe von einem bzw. zwei Euro. .

In der Praxis hat sich gezeigt, dass ca. 90% der Fahrten durch die Rückfallebene „Taxi“ geleistet werden, da nur selten Privatmitnahmen zustande kommen und der Rückfall quasi zum Normalfall wird. Das Modellprojekt wurde 2015 um zwei Jahre bis 2017 verlängert und soll nunmehr auch privatwirtschaftliche Partner einbeziehen.

Interessant: Integration von Ridesharing in den ÖPNV in der Fläche.

Link für weiterführende Informationen: www.mobilfalt.de

6.3.4 PVGS Salzwedel: Kombination aus vertakteten Linienverkehr, Schulbus und Rufbus^{18 19}

Die Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS) in Sachsen-Anhalt erbringt als kommunales Verkehrsunternehmen zusammen mit Subunternehmen jährlich rund 4,3 Mio. Fahrplankilometer im Linienverkehr und bietet zusätzlich rund 5,2 Mio. Fahrplankilometer im Rufbus-Verkehr an. Die Fahrzeugflotte setzt sich aus 107 Standardbussen (für den Linienverkehr) und 46 Kleinbussen (für den Rufbus-Verkehr) zusammen.

¹⁸ Die PVGS im Altmarkkreis Salzwedel wurde im Rahmen einer Fachexkursion am 7. Oktober 2015 vor Ort besucht und bereist. Daher nimmt die Darstellung dieses Fallbeispiels einen größeren Umfang ein.

¹⁹ PVGS 2012, PVGS 2015a, PVGS 2015b

Die Auswirkungen des demografischen Wandels waren in der Altmark bereits 2007 zu spüren:

- Fortschreitende Alterung der Gesellschaft bei gleichzeitigem Rückgang des Anteils von Kindern und jungen Erwachsenen,
- Bevölkerungsrückgang und Abwanderung aus ohnehin dünn besiedelten Räumen,
- Fahrschülerrückgang und Schulschließungen und
- Konzentration der Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen auf immer weniger Standorte.

Hinzu kamen SPNV-Streckenabbestellungen zwischen Salzwedel und Wittenberge bzw. Oebisfelde. Das Fahrplanangebot im ÖSPV war bis 2007 auf den Schülerverkehr ausgerichtet, kaum vertaktet, mit wenigen Angeboten an Tagesrandlagen und einem noch dünneren Angebot in den Ferien und an den Wochenenden. Vor diesem Hintergrund waren neue Ideen und kreative Lösungen gefragt. Das neue ÖPNV-Angebot ist von einer hohen Verfügbarkeit geprägt:

- 2-Stunden-Takt auf landes- und regionalbedeutsamen Hauptlinien von 5 - 22 Uhr an allen Wochentagen,
- Nebenlinien zur Schülerbeförderung (teilweise bedarfsgesteuert mit Kleinbussen) und
- 19 Rufbus-Gebiete zur Feinerschließung der Fläche (vgl. Abbildung 38).



Abbildung 37: City-Rufbus Salzwedel



Der Rufbus verkehrt grundsätzlich im Anruflkorridorbetrieb zwischen den Umsteigehaltestellen Hauptlinie/Rufbus-Gebiet bzw. umgekehrt. Die Fahrplanzeiten des Rufbus-Verkehrs sind auf die Hauptlinienverkehre abgestimmt; Rufbus-Bestellungen müssen mindestens zwei Stunden im Voraus erfolgt sein. Buchung und Disposition erfolgen getrennt voneinander und manuell. Bei freien Zeiten kann der Rufbus auch im Flächenbetrieb verkehren. In den beiden Städten Salzwedel und Gardelegen verkehren City-Rufbusse mit einer Voranmeldezeit von 30 bzw. 45 Minuten.

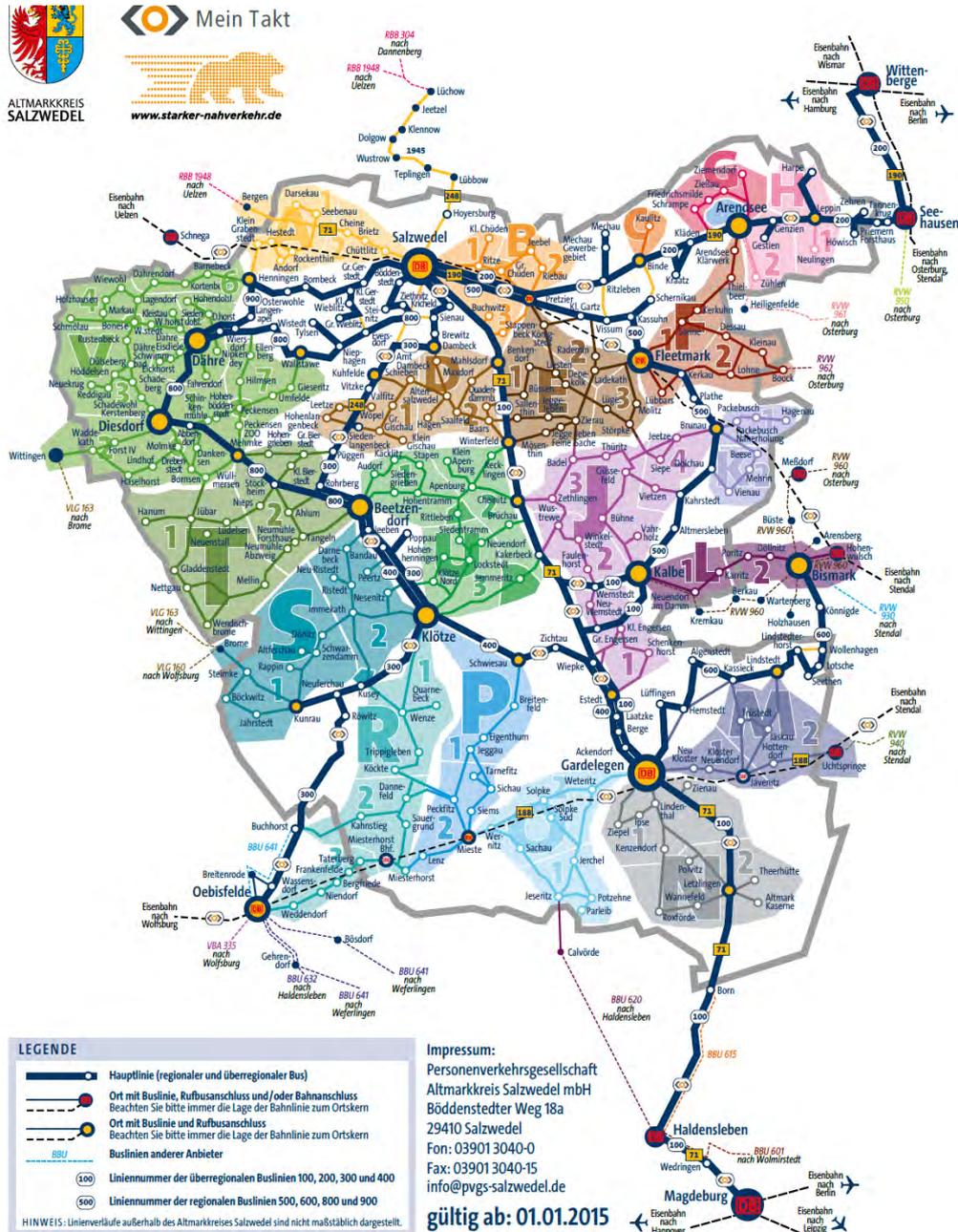


Abbildung 38: Buslinien-netz im Altmarkkreis Salzwedel

Quelle: PVGS 2015b



Ein besonderes Angebot für Familien mit kleinen Kindern besteht in der Gemeinde Beetzendorf-Diesdorf: Das sogenannte KitaMobil verkehrt im Anrufsternbetrieb zwischen den Wohnorten und einer Kindertagesstätte (Kita). Auf Wunsch kann gegen Aufpreis auch eine Abholung an der Haustür und eine Fahrtbegleitung bestellt werden.

Alle Angebote können zum Nahverkehrstarif genutzt werden. Neben den üblichen Einzel- und Zeitkarten für die bekannten Fahrgastgruppen existieren auch 1-Tages- und 3-Tagesnetzkarten sowie Veranstaltungs- und Wochenendnetzkarten für bis zu fünf Personen.

Interessant: Ganzheitlicher Ansatz bei Planung und Betrieb von vertakteten Hauptlinien und flexiblen Angeboten.

Link für weiterführende Informationen: www.pvgs-salzwedel.de

6.3.5 Schwarzwald-Baar-Kreis: Kooperation von ÖPNV und Ride-sharing²⁰

Im Schwarzwald-Baar-Kreis/Baden-Württemberg, wird der ÖPNV von der SüdbadenBus GmbH erbracht. Dieser öffentliche Nahverkehr wurde im Rahmen eines Pilotprojektes um private Mitfahrangebote des Mitfahrnetzwerkes flinc („Ridesharing“) erweitert. Das Pilotprojekt zwischen dem Landkreis, Südbadenbus und flinc startet 2015 und ist zunächst auf drei Jahre angesetzt.

Bei flinc legen Autofahrer auf einer Online-Plattform kostenlos Fahrten an, die sie Mitfahrern anbieten. Sucht jemand eine Mitfahrgelegenheit, gibt er Start und Ziel bei flinc ein und findet passende Fahrten. Das System funktioniert in Echtzeit am PC und mit mobilen Geräten. Zusätzlich zu den auf flinc angebotenen Fahrten werden den Nutzern aus dem Schwarzwald-Baar-Kreis Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs angezeigt.

Das Ziel der Kooperationspartner besteht darin, durch die Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes und privaten Fahrtangeboten die Mobilität zu verbessern und damit auch das vom Landkreis mitfinanzierte ÖPNV-Angebot besser auszulasten.

²⁰ Südbadenbus 2015



Interessant: Integration von Ridesharing und ÖPNV.

6.3.6 OREG: Garantiert Mobil ²¹

Die Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH im Landkreis Odenwald, Südhessen, hat Ende 2014 ein neuartiges Mobilitätskonzept beschlossen, das unter dem Namen „Garantiert mobil!“ neben dem ohnehin vorhandenen Fahrplanangebot des ÖPNV auf zwei weitere Säulen zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie setzt: Zum einen sind dies private und gewerbliche Mitnahmeangebote, zum anderen für den Fall, dass es keine solchen Angebote gibt „Taxi-Ersatzfahrten“ (Ersatzbeförderung) von „Haustür zu Haustür“. Die ÖPNV-Fahrten und die privaten und gewerblichen Mitnahmeangebote sind vollständig in den RMV-Tarif integriert, für den Fahrgast entstehen also keine zusätzlichen Kosten, für die Taxi-Ersatzbeförderung dagegen wird ein kostendeckendes Entgelt erhoben, allerdings lässt sich dieses durch frühzeitige Anmeldung in vielen Fällen minimieren, wenn Mitfahrer gefunden werden. Fahrer und Fahrgäste melden sich auf einer Homepage der OREG an und können dann ihre Fahrtwünsche/-angebote eingeben, falls ÖPNV-Angebote für die gewünschten Verbindungen vorhanden sind, werden die Fahrgäste auf diese hingewiesen.

Durch die Verknüpfung des regulären ÖPNV mit Taxifahrten als Rückfallebene kann das Fahrtenangebot deutlich gesteigert werden. Der Verzicht auf das eigene Fahrzeug wird somit für den Fahrgast attraktiver und zu einer echten Alternative gegenüber dem Auto.

Zu den rechtlichen Aspekten sei angemerkt, dass alle privaten und gewerblichen Fahrer, die im Rahmen des Konzeptes „Garantiert Mobil“ Fahrten anbieten, Inhaber eines Personenbeförderungsscheins sein müssen und dass sie gegenüber dem Finanzamt verpflichtet sind, ihre durch die Transportleistungen erzielten Einkünfte zu versteuern. Die OREG hat darüber hinaus zum Schutz der Fahrer und der Fahrgäste entsprechende Versicherungen abgeschlossen, die im Falle von Unfällen die Haftung übernehmen.

²¹ Odenwaldmobil 2015



Interessant: Mobilitätsgarantie durch Kombination von Taxi, Ridesharing, Rufbus und Bus.

Link für weiterführende Informationen: www.odenwaldmobil.de

6.4 Interessante Beispiele im Ausland

6.4.1 FlexDanmark: Disposition und Bündelung von verschiedenen Verkehrsarten und Nutzergruppen²²

Im dänischen Aalborg startete 1997 der Vorläufer von FlexDanmark als ein Unternehmen der ÖPNV-Aufgabenträgergesellschaft in Nordjylland. 2012 wurde dieser Vorläufer in FlexDanmark in ein unabhängiges öffentliches Unternehmen überführt und in ganz Dänemark aktiv. Die Aufgabe von FlexDanmark besteht in der Disposition von flexiblen Angeboten, aber auch in der Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Prozessen zur Organisation oder Abrechnung. Heute disponiert FlexDanmark verschiedene Angebotstypen mit unterschiedlichen Nutzergruppen:

- Rufbus/AST-Verkehre (als ÖPNV-Ersatz),
- Behindertenverkehre,
- Patientenverkehre und
- Schülerverkehre.

In Dänemark werden 25% aller o.g. Bedarfsverkehre über FlexDanmark disponiert. Dies entspricht einem jährlichen Aufkommen von etwa 5 Millionen Bedarfsfahrten mit einem Umsatz von 12,9 Mio Euro (2013). Das Callcenter bietet mit 110 Beschäftigten einen 24/7-Service zur Buchung und Disposition von Fahrtwünschen und Fahrzeugen.

Interessant: Landesweite Disposition und Integration verschiedener flexibler Angebote in einem Fahrzeug.

²² Larsen 2015, FlexDanmark 2015



Link für weiterführende Informationen: www.flexdanmark.dk

6.4.2 Luxemburg: Nacht-Rufbus im Großherzogtum, ÖPNV-Rufbus in den Gemeinden²³

Das private Busunternehmen Sales-Lentz betreibt in Luxemburg neben Linien-, Reise- und Gelegenheitsverkehr auch zwei flexible Verkehre unter den Produktbezeichnungen „Night Rider“ und „Flexibus“. Beide Angebote werden mit einem IT-Dispositionssystem betrieben.

Der Night Rider ist ein Nachtbus im Anrufflächenbetrieb und verkehrt von Haus-zu-Haus im gesamten Großherzogtum mit rund 563.000 Einwohnern auf 2.586 km² (217 Ew/km²). Das Angebot besteht ausschließlich am Wochenende zwischen 18:00 und 5:00 im Auftrag des Großherzogtums. Der Kunde bucht seine Night Rider-Fahrt auf einer Webseite online bis zu 60 Minuten vor der gewünschten Abholzeit unter der Voraussetzung, dass er im Besitz einer sogenannten Night Card oder Kreditkarte ist.

Der Flexibus verkehrt tagsüber im Anrufflächenbetrieb von Haus-zu-Haus in sieben Gemeindegebieten; die entsprechenden Gemeinden finanzieren den Flexibus in Ergänzung des staatlichen ÖPNV-Angebots. Eine Flexibus-Bestellung erfolgt über eine einheitliche Gratisnummer. Eine Vorbestellfrist besteht nicht, jedoch können bei frühzeitiger Buchung die Wunschfahrzeiten besser berücksichtigt werden. Bei Zuganschlüssen oder festen Termine werden die Ankunftszeiten garantiert.

Interessant: Nachtrufbus im Anrufflächenbetrieb mit staatlicher Finanzierung.

Link für weiterführende Informationen: www.sales-lentz.lu

6.4.3 Bummelbus: Rufbus als Sozialfahrdienst²⁴

Im dünn besiedelten Luxemburger Norden wird in 38 Gemeinden mit 62.000 Einwohnern ein Rufbus-System mit sozial definierten Fahrleistungen (Hol- und

²³ Sales-Lentz 2015

²⁴ Bummelbus 2015



Bringdienste bei Behinderten- und Krankenfahrten) kombiniert. Anlass waren Versorgungsmängel bei der ÖPNV-Versorgung von kleinen Gemeinden. Viele ältere Menschen hatten besondere Anforderungen an die Zugänglichkeit des Verkehrsangebotes formuliert (Einstieg in Fahrzeuge, Weg zur Haltestelle, Direktverbindungen ohne Umstieg, Querverbindungen zwischen Dörfern etc.), die mit dem normalen Linienverkehr schlecht bedient werden konnten. Normalerweise hätte man dafür spezielle Behinderten- und Altenfahrdienste einführen müssen. Stattdessen wählte man den Weg, ein optimiertes Rufbus-System aufzubauen, das einerseits die Feinerschließung sicherstellt, andererseits die speziellen Anforderungen alter und/oder behinderter Menschen erfüllt.

Die Kosten für diesen mit dem Planungs- und Dispositionssystem für Bedarfsverkehre von Trapeze organisierten Rufbus-Verkehr sind vergleichbar mit den Kosten eines gewöhnlichen Rufbus-Verkehrs. Hier trägt allerdings das Arbeitsministerium 75% der Kosten, weil die Fahrer und das Logistikpersonal im Rahmen von Beschäftigungs- und Wiedereingliederungsprogrammen finanziert werden. Die Gemeinden müssen also nur noch einen geringen Zuschussbedarf abdecken. Dieser wäre im Fall eines regulären ÖPNV-Rufbus-Angebots sehr viel höher gewesen.

Das Verkehrsangebot schließt eine Lücke zwischen dem regulären Regionalbusangebot und dem Auto. Zielgruppe sind alle Menschen, die nicht Auto fahren und für die das Regionalbusangebot aus oben genannten Gründen nicht nutzbar ist.

Interessant: Rufbus als Eingliederungsmaßnahme und zur sozialen Mobilitätssicherung.

Link für weiterführende Informationen: <http://www.fpe.lu/fr/menu-principal/bummelbus/informations/descriptif>



6.4.4 Belbus De Lijn: Flächendeckendes Rufbus-System in Flandern²⁵

Das staatliche Verkehrsunternehmen De Lijn betreibt im belgischen Flandern Regionalbus-, Stadtbus- und Straßenbahnverkehre. 1991 wurden die ersten Belbus-Systeme im Anrufflächenbetrieb zwischen Haltestellen eingeführt. Heute existieren 133 Belbus-Gebiete mit einer jährlichen Verkehrsleistung von 13,8 Millionen Wagenkilometern zur Beförderung von zwei Millionen Fahrgästen. Der Verkehr wird im Regelfall mit Midibussen erbracht, die alle im Coöperate Design von De Lijn gehalten sind, auch wenn die Leistungen teilweise von Subunternehmern erbracht werden. Nur wenn keine Midibussen verfügbar sind, wird auf reguläre Taxifahrzeuge zurückgegriffen. Die Belbusse dienen der Flächenerschließung und als Zubringer zu den Bus- und Bahnlinien.

Die Disposition erfolgt dezentral in den fünf flämischen Regionen mit einer Software, die vor über 20 Jahren bei De Lijn entwickelt wurde. Buchungen sind nur telefonisch möglich; die Tourenpläne werden per Funk in die Belbusse an einen Drucker übermittelt. Dieses System wird derzeit durch ein vollautomatisches IT-Dispositionssystem abgelöst, das einerseits eine Einheitlichkeit über alle fünf Regionen hinweg garantiert, andererseits aber an regionale Anforderungen anpassbar bleibt.

Interessant: Flandernweites Rufbus-Angebot mit einem IT-Dispositionssystem.

Link für weiterführende Informationen: www.delijn.be

6.4.5 PubliCar Schweiz: Rück-Umstellung von Rufbus auf Linienbus²⁶

Der PubliCar wird von Postauto der Schweizerischen Post betrieben. Das flexible Angebot ersetzte ursprünglich Linienverkehre in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage. Charakteristisch für den PubliCar sind der fahrplan- und haltestellenfreie Anrufflächenbetrieb mit Kleinbussen sowie eine

²⁵ De Lijn 2015, Buntinx 2015

²⁶ Postauto 2015, Mehlert 2001



schweizweite Gratisrufnummer. Im Jahr 2000 wurden drei PubliCar-Dispositionszentralen in der deutsch-, französisch- und italienischsprachigen Schweiz eingerichtet, die mit demselben Dispositionssystem in drei Sprachen arbeiten. Die Disposition erfolgte vollautomatisch mit einem PC-Flottenmanagement, einer digitalisierter Straßenkarte und GSM-Mobilfunk. Mitte der 2000er Jahre gab es über zwei Dutzend der oben beschriebenen PubliCar-Systeme in der Schweiz. Dank des flexiblen Angebots stieg das Fahrgastaufkommen so stark, dass zahlreiche Bedarfsverkehre in Linienverkehre mit Kleinbussen (rück)umgestellt werden. 2015 existieren daher nur noch sechs PubliCar-Systeme (eines davon nur im Sommer) im obigen Sinne sowie vier weitere PubliCar-Nachtbusse.

Interessant: Wiedereinführung eines Linienangebots dank Fahrgaststeigerung durch Rufbus-Angebot.

Link für weiterführende Informationen: www.publicar.ch



7 Interessante Beispiele für Bürgerbusse

7.1 Olfen: Schülerbedarfsverkehr und Bürgerbus in einem System

Ein Projekt der Städte Olfen, Haltern am See, Selm und der Gemeinde Nordkirchen im Münsterland ist ein bedarfsorientiert durchgeführter Schulbusverkehr. Die Schülerinnen und Schüler verfügen über Chipkarten, auf denen u. a. die dem Wohnort nächstgelegene Bushaltestelle gespeichert ist. Beim Einstieg melden sich die Schüler mit der Karte im Hintergrundsystem an, die Rückfahrt ist damit bereits angemeldet. Das Ziel bestand darin, insbesondere für die Rückfahrten Planungssicherheit zu haben und tagesaktuell die betriebliche Planung durchführen zu können.

Ein Bürgerbus bestand in Olfen bereits vorher, allerdings war festzustellen, dass die Nachfrage im Laufe der Zeit eher nachließ, mutmaßlich durch das starre Angebot. Daher wurde nach Inbetriebnahme des bedarfsorientiert durchgeführten Schülerverkehrs der Anrufbürgerbus auf eine bedarfsorientierte Betriebsweise umgestellt. Dabei wird das Grundprinzip aus dem Schülerbedarfsverkehr übernommen und dieselbe Software genutzt. Allerdings erfolgt die Anmeldung hier nicht per Chip, sondern konventionell durch telefonische Bestellung einer Fahrt. Auf Basis einer Ausnahmegenehmigung kann nunmehr auch vollflexibel gefahren werden, als Ein- und Ausstieg kann auch eine beliebige Adresse im Bedienungsgebiet genutzt werden.

Die Erfahrungen mit dem konzeptionellen Ansatz und der Umsetzung werden als gut und erfolgreich beschrieben.

Interessant: Schülerverkehr und Bürgerbus werden bedarfsorientiert durchgeführt, die Fahrtenplanung erfolgt mit einer gemeinsamen Softwarelösung.

Link für weiterführende Informationen:

<http://www.olfen.de/Buergerservice/Buergerservice/Buergerbus.html>



7.2 Rheinland-Pfalz: Bürgerbusse genehmigungspflichtig und genehmigungsfrei²⁷

Im Bundesland Rheinland-Pfalz wurden in den vergangenen Jahren 39 Bürgerbusse neu gegründet (Stand: 6. Oktober 2015). Das Land unterstützt den Aufbau von Bürgerbussen auf Basis eines Förderbausteins mit dem Titel „Mehr Mobilität im ländlichen Raum“ finanziell und stellt den vor Ort Aktiven Beratungsleistungen zur Begleitung des Aufbaus zur Verfügung. Ziel ist die Verknüpfung von bürgerschaftlichem Engagement mit dem bestehenden Angebot im öffentlichen Verkehr.

Grundlage ist das Bestreben, Bürgerbusse auf Basis des ab 2013 novellierten Personenbeförderungsgesetzes zu initiieren, die mit oder auch ohne Genehmigung fahren dürfen. Voraussetzung für den genehmigungsfreien Verkehr ist ein Beförderungsentgelt, welches die Betriebskosten nicht übersteigt. Der wesentliche Vorteil besteht darin, dass der Ingangsetzungsaufwand auf der formalen Seite deutlich geringer ist als bei konzessionierten Linien, da die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (insbesondere der Nachweis der persönlichen, fachlichen und finanziellen Eignung) sowie der einschlägigen Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (insbesondere entfallende Berichtspflichten) und der Fahrerlaubnisverordnung (kein Personenbeförderungsschein) dann nicht zu beachten sind. Je nach Situation und Verkehrsbedürfnis vor Ort wird innerhalb des o. g. Projektes geprüft, ob ein genehmigungspflichtiger (z. B. bei den Linienverkehr ergänzenden Fahrten) oder ein genehmigungsfreier Verkehr umgesetzt wird. Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger achten während der Projektphase bei allen Modellen darauf, dass Standards des ÖPNV eingehalten werden.

Noch nicht erkennbar ist, wie nach Ende des Projektes sichergestellt wird, dass Einführung und Ausgestaltung der genehmigungsfreien Verkehre mit den Aufgabenträgern abgestimmt werden, damit diese Verkehre ggf. vorhandene öffentlich finanzierte Linienverkehre nicht kannibalisieren.

Interessant: Genehmigungsfreie Bürgerbusse um einfache Verkehrsangebote im Nahbereich zu ermöglichen.

²⁷ Jansen/Schue 2015



7.3 Bürgerbusse im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

Der ZVBN wurde im September 1996 gegründet, er übernimmt die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV über die Grenzen einzelner Gebietskörperschaften hinweg. Der ZVBN ist das aufgabenträgerseitige Gegenstück zum Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), in dem als Unternehmensverbund über 30 in der Region tätige Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen sind.

Das Gebiet des VBN ist dadurch gekennzeichnet, dass die Bevölkerungsdichte jenseits der städtischen Zentren teilweise sehr gering ist. Im VBN werden insgesamt 46 Linien von Bürgerbusvereinen betrieben. Die Bürgerbusse verkehren ganzjährig montags bis freitags, in Ausnahmefällen aber auch an Wochenenden. Die Bürgerbusverkehre sind voll in den VBN-Tarif integriert. Es kommt ein vereinfachtes Einnahmenaufteilungsverfahren zur Anwendung, bei dem die Einnahmen aus der ersten Preisstufe bei den Bürgerbusbetreibern bleiben.

Hervorzuheben ist die koordinierende Funktion des ZVBN, auf dessen Website an prominenter Stelle auf die Bürgerbusse hingewiesen wird. Für interessierte Bürgerbusvereine – und Menschen, die einen solchen gründen wollen – stehen beim ZVBN viele standardisierte Materialien und Unterlagen zur Verfügung. Darüber hinaus fungiert ein Mitarbeiter des ZVBN als „Kümmerer“.

Interessant: Planung und Betreuung von zahlreichen Bürgerbusverkehren aus einer Hand. Volle Integration in Verbundtarif

Link für weiterführende Informationen: <http://www.zvbn.de/buergerbus/>

7.4 Bürgerbus Gransee

Die Stadt Gransee (ca. 6000 Einwohner) liegt im Landkreis Oberhavel in Brandenburg. Sie war bis 1993 Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises Gransee. Der Bürgerbusverein Gransee wurde im Juli 2004 gegründet. Er gilt als der älteste Bürgerbusverein in den neuen Bundesländern. Ausgangspunkt für den Betriebsstart war ein Forschungsprojekt im Jahre 2005 („IMPULS 2005“).

Der Bus verkehrt auf einer Linie, die vom örtlichen, kommunalen Betreiber zu vertretbaren Kosten nicht mehr bedient werden konnte (Oberhavel-



Verkehrsgesellschaft mbH (OVG), Linie 835). Der Bus fährt von Gransee aus über mehrere, zum Teil sehr abgelegene Dörfer wieder zurück nach Gransee. Auf der Ringlinie werden an Werktagen vier Fahrten vom Bürgerbus gefahren. Die Bürgerbusfahrten sind in den Fahrplan der Linie 835 integriert, auf der einzelne Fahrten auch als Rufbus durchgeführt werden.

Den ersten Bürgerbus finanzierte das Land Brandenburg aus Mitteln der staatlichen Lottogesellschaft, später schaffte die Gemeinde Gransee einen Bus an. Die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf fließen an die OVG, sie kommt umgekehrt für Treibstoff und Betriebskosten auf. Aufgrund der geringen Zahl von Fahrern ist die Zukunft des Bürgerbusses sehr ungewiss. Es fehlt an Fahrernachwuchs – die Bevölkerung im Einzugsbereich der Linie nimmt ab und ist stark überaltert.

Interessant: Ersatz von Fahrten auf einer von einem Busbetreiber bedienten Linie, auf der auch Rufbusse zum Einsatz kommen.

Link für weiterführende Informationen:

http://www.gransee.de/seite/153742/buergerbus_gransee.html

7.5 Anrufbus Niedernwöhren

Niedernwöhren ist eine Gemeinde im Landkreis Schaumburg in Niedersachsen. Die Gemeinde ist Verwaltungssitz der Samtgemeinde Niedernwöhren (ca. 2.000 Einwohner). Der Anrufbus Niedernwöhren startete als Pilotprojekt am 1. Mai 2003. Das Anrufbus-System war zunächst auf zwei Jahre bis zum 30. April 2005 befristet und wurde dann in den Dauerbetrieb überführt. Betreiber ist seit Mai 2005 der Anrufbus Niedernwöhren e. V. Wie bei Bürgerbussen üblich, kommen ehrenamtliche Fahrer zum Einsatz. Der Anrufbus verkehrt auf Basis einer Mietwagengenehmigung an Werktagen von 08.00 bis 18.00 Uhr in den Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde und von dort in das Stadtzentrum von Stadthagen und nach Sachsenhagen. Es gibt keine festen Haltestellen – daher ist auch eine Abholung an der Haustür möglich. Auf die Möglichkeit der Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen wird auf der Website des Betreibers ausdrücklich hingewiesen.

Interessant: Betrieb ohne Haltestellen und festen Fahrplan, also auch von Haustür zu Haustür.

Link für weiterführende Informationen: <http://www.anrufbus-niedernwoehren.de/>

8 Empfehlungen zur Weiterentwicklung von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen

8.1 Aufbau dieses Kapitels

Die vorliegende Bestandsdarstellung und die Analyse der flexiblen Angebote und der Bürgerbus-Systeme bilden das Arbeitspaket 1 des Leitprojektes „Flexible Bedienformen“ (Langtitel: „Flexible Bedienformen im ÖPNV - Stärkung der Mobilität in ländlichen Räumen durch flexible und alternative Bedienformen im Öffentlichen Personenverkehr“). Die Erkenntnisse des Arbeitspaketes 1 bilden die Grundlage für die darauf folgenden Arbeitspakete 2 („Entwicklung von Standards und technischen/organisatorischen/rechtlichen Lösungen einschließlich Projektbegleitung (Werkzeugkasten“) und 3 („Informations- und Beratungsleistungen“). Das Arbeitspaket 3 umfasst die Schaffung von ein bis zwei („Kümmerer-“)Stellen zur Beratung der lokalen Akteure in der Metropolregion Hamburg zur Implementierung und Weiterentwicklung der flexiblen Angebote und der Bürgerbus-Systeme.

Im Kapitel 8.2 nehmen wir eine kritische Würdigung von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen im Allgemeinen vor. Wir zeigen im anschließenden Kapitel 8.3, dass die Frage, was „erfolgreiche Angebote“ sind, je nach den vorhandenen lokalen Umständen sehr unterschiedlich beantwortet werden kann. Dies beeinflusst natürlich auch die Frage in welche Richtung die Angebote weiterentwickelt werden sollen. Was im vorliegenden Gutachten unter „Weiterentwicklung“ gemeint ist, beleuchten wir ebenfalls in Kapitel 8.3.. Hier erfolgt auch eine Abgrenzung zwischen der Frage, wie geht es generell mit dem ÖPNV in ländlichen Räumen weiter und was kann konkret bei der Implementierung und der Weiterentwicklung der bestehenden Angebote verbessert werden.

In den folgenden beiden Unterkapiteln zeigen wir dann die Punkte auf, die als Ergebnis dieser vorliegenden Bestandsdarstellung und Analyse als sinnvolle Weiterentwicklungsoptionen für die flexiblen Angebote (Kapitel 8.4) und die Bürgerbus-Systeme (Kapitel 8.5) identifiziert wurden.

8.2 Kritische Würdigung von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen

Flexible Angebote sind grundsätzlich geeignet, das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu sichern oder zu verbessern. Problematisch ist bei den Grenzkosten-basierten Angeboten je-



doch, dass sie am eigenen Erfolg ersticken: „AST-Fahrten“ müssen von der Kommune nur finanziert werden, wenn sie tatsächlich in Anspruch genommen wurden. Dadurch steigt der Zuschussbedarf bei steigender Nachfrage – und das bei Besetzungsgraden von 1,1 bis 1,2 Fahrgästen pro Fahrt annähernd proportional. Die Folge: Die Zuschussgeber sind vielfach geneigt, ihre einmal eingeführten Angebote zu verschweigen, um steigende Kosten zu vermeiden. So fehlt es häufig an Impulsen für die Weiterentwicklung dieser Angebote.

Es gibt Anzeichen dafür, dass einzelne AST-Verkehre nur von einem sehr kleinen Personenkreis – und dann äußerst rege – in Anspruch genommen werden. Trifft dies in größerem Umfang zu, wären solche öffentlich geförderten Taxiangebote für einzelne Nutzer zu hinterfragen.

In einigen ländlichen Regionen können Taxi-basierte Angebote nur dann angeboten werden, wenn sich vor Ort ein Taxibetrieb befindet, der zudem bereit ist, den flexiblen Verkehr zu akzeptablen Konditionen durchzuführen. Andernfalls bleibt nur die Einführung von Rufbus-Angeboten, die die Verkehrsunternehmen (mit vorhandenen Bussen) selber betreiben.

Die Idee der Bürgerbusse erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Vor allem Menschen, die gerade aus dem Erwerbsleben ausgeschieden sind, haben vielfach den Wunsch, sich ehrenamtlich zu engagieren. Nachvollziehbar ist, dass diese „jungen Alten“ eine sinnvolle Aufgabe darin sehen, die Mobilität der „alten Alten“ zu sichern. Doch auch die heute jungen Alten gehören morgen zu den alten Alten und werden aufgrund des demographischen Wandels nicht automatisch durch Nachwuchs ersetzt; so ist es bereits heute in überalterten und strukturschwachen Regionen schwierig, Fahrpersonal in ausreichendem Umfang zu rekrutieren. Mittelfristig wird das Bürgerbus-Konzept daher an seine Grenzen stoßen. Die ÖSPV-Aufgabenträger sollten daher vorsichtig sein bei der Übertragung von öffentlichen Versorgungsaufgaben in größerem Umfang an ehrenamtliche Freiwilligendienste.

Für flexible Angebote und Bürgerbusse stellt das Erreichen von Barrierefreiheit gleichermaßen eine große Herausforderung dar. Von Seiten des Taxigewerbes besteht wegen der hohen Anschaffungskosten eine geringe Bereitschaft, barrierefreie Fahrzeuge vorzuhalten. Folglich kann bei der Einrichtung oder Vergabe von AST-Verkehren nicht automatisch darauf zurückgegriffen werden. Bei den Bürgerbussen sind hingegen – vor allem wenn Fördermittel geflossen sind – viele Fahrzeuge bereits behindertengerecht ausgestattet.

Bundesweit ist bei klassischen AST-Verkehren eine Stagnation festzustellen, während gleichzeitig vermehrt technologisch innovative Rufbus-Verkehre eingeführt werden. Die Bürgerbusse entwickeln sich gleichfalls sehr dynamisch.

8.3 Was heißt Erfolg und Weiterentwicklung?

Die Definition von „Erfolg“ und „Misserfolg“ flexibler Angebote im ÖPNV ist nicht trivial. Sie ist abhängig von verschiedenen Faktoren. So lässt sich Erfolg von flexiblen Angeboten unterschiedlich definieren, je nachdem welche Perspektive eingenommen wird. Folgende Perspektiven haben i. d. R. unterschiedliche Sichtweisen auf „Erfolg“ von flexiblen Angeboten im ÖPNV zur Folge:

- Fahrgäste (potenzielle Nutzer),
- Kommune (Gebietskörperschaft, die das Defizit übernimmt),
- Aufgabenträger (organisierende Stelle),
- Verkehrsunternehmen (fahrendes/organisierendes Unternehmen).

Neben der Perspektive haben auch die konkreten lokalen Rahmenbedingungen einen wesentlichen Einfluss darauf, was in der jeweiligen Region/Kommune als „Erfolg“ angesehen wird. Lokale Rahmenbedingungen sind z. B. konkrete Ausprägungen in den folgenden Bereichen:

- Art- und Umfang des vorhandenen Angebotes im ÖPNV/SPNV,
- verkehrliche Verflechtung in der Region,
- Finanzausstattung der Kommune(n),
- lokale demographische Besonderheiten/Zielgruppen.

Je nach Perspektive und je nach den lokalen Gegebenheiten kann es dementsprechend ganz unterschiedliche (auch gegensätzliche) Meinungen darüber geben, was ein System im Bereich flexibler Angebote zu einem erfolgreichen System macht. So können z. B. Systeme als „erfolgreich“ angesehen werden, die

- eine ÖPNV Grundversorgung sichern helfen, aber nur defensiv beworben werden und daher nur wenige Fahrgäste haben (geringe Kosten bei potenziell großem Angebot),

aber auch

- Systeme, die ein vollständig integrierter Bestandteil des lokalen ÖPNV sind, aktiv beworben werden und dementsprechend viele Fahrgäste haben (zu höheren Kosten, aber i. d. R. preisgünstiger als ein vergleichbares konventionelles ÖPNV-Angebot).

Flexible Angebote können so erfolgreich werden, dass sie wirtschaftlich nicht mehr tragbar sind, weil im Gegensatz zum konventionellen Linienverkehr zusätzliche Fahrgäste nur dann wirtschaftlich positiv wirken, wenn sie zur Erhö-

hung des Besetzungsgrades einer bereits gebuchten Fahrt führen; ansonsten kostet jeder neue Fahrgast, der eine zusätzliche Fahrt auslöst, den Kostenträger auch zusätzliches Geld. Dennoch ist es natürlich als Erfolg anzusehen, wenn flexible Angebote so gut angenommen werden, dass sie wieder in den regulären Linienbetrieb überführt werden können (vgl. PubliCar im Kapitel 6.4.5).

Objektive Kennwerte, die allgemeingültig und für alle Systeme eine eindeutige Aussage über „Erfolg“ oder „Misserfolg“ zulassen, gibt es nur eingeschränkt. Unstrittig ist allerdings, dass Systeme, die keine (oder nur extrem wenige) Fahrgäste pro Jahr haben und die den potenziellen Nutzern nicht bekannt sind (mangelnde Fahrgastinformation), nicht als erfolgreich angesehen werden können.

Anhaltspunkte zur Bewertung von „Erfolg“ bei flexiblen Angebotsformen können folgende Kennwerte geben:

- Abrufquote des Fahrplanangebots (Verhältnis aus Besetzt- zu Fahrplankilometern),
- Bündelungsgrad (Verhältnis aus Buchungen pro Fahrt)²⁸,
- Kostendeckungsgrad (Verhältnis der Kosten zu Erlösen).

Die Analyse aller flexiblen Angebotsformen in der MRH hat gezeigt, dass für diese drei Kategorien der vorhandene Informationstand bei den zuständigen Stellen zu einem großen Teil nicht abrufbar oder aber zu sensibel zur Weitergabe an Dritte ist. Für den Kostendeckungsgrad lagen trotz wiederholtem Nachhaken bei den zuständigen Stellen zu Redaktionsschluss für dieses Gutachten nur 20 Datensätze vor, in Bezug auf die Abrufquote waren es acht Datensätze und zum Besetzungsgrad sechs Datensätze.

Bei den vorhandenen Datensätzen variiert der Kostendeckungsgrad der Systeme von 1,3% bis zu 36% (siehe Kapitel 3.10.3). Der Besetzungsgrad wird

²⁸ Oftmals wird hierzu der Besetzungsgrad (Verhältnis aus Personen pro Fahrt) herangezogen. Dieser besagt, wie viele Personen durchschnittlich pro Fahrt befördert werden, lässt aber keine Aussage darüber zu, wie hoch die Bündelung der Einzelbuchungen bei der Bildung von Sammeltouren ist. Beispiel: Wenn sich eine 2-Personen-Gruppe geschlossen für eine Fahrt anmeldet und befördert wird, ohne dass weitere Personen zusteigen, beträgt der Besetzungsgrad 2,0, der Bündelungsgrad aber nur 1,0. Werden jedoch zwei getrennt angemeldete Personen zusammen befördert, liegt der Besetzungsgrad zwar ebenfalls bei 2,0, der Bündelungsgrad steigt jedoch auf 2,0.

bei den sechs gemachten Angaben mit etwa 1,3 Fahrgästen pro Fahrt angegeben (alle sechs Systeme desselben Betreibers). Die Abrufquote weist eine Varianz von 1% bis 55% auf, wobei die meisten Abrufquoten zwischen 5% bis 15% liegen.

Im Kapitel 6.2 wurden Systeme in der Metropolregion Hamburg vorgestellt, die aufgrund ihrer Systemmerkmale oder aufgrund ihrer intensiven Nutzung durch die Fahrgäste als besonders interessant erscheinen. Es sind dies die Systeme in Ostholstein (Besonderheit: IT-Dispositionssystem und Call-Center), Systeme im HVV, der VNO-Landkreise und des VBN (Besonderheit: Großräumige Ansätze bei Planung und Betrieb), das AST Cuxhaven (Besonderheit: AST-Zubringer zum Stadtbus) und der Anrufbus in Grevesmühlen (Besonderheit: Stadtbusverkehr im Anrufflächenbetrieb). Bewusst werden diese Systeme im Gutachten als „interessant“ bezeichnet und nicht als „erfolgreich“. Die Sicht auf Erfolg und Mißerfolg bei den zuständigen Akteuren in Politik und Verwaltung ist in Gebieten schlicht zu unterschiedlich, ebenso unterscheiden sich die jeweiligen Rahmenbedingungen (Finanzausstattung, ÖPNV-Restangebot, ...) zu sehr; man würde hier immer Gefahr laufen, „Äpfel mit Birnen“ zu vergleichen.

Im Rahmen der Bestandserfassung und der Analyse wurden allerdings zahlreiche Aspekte identifiziert, die weiterentwickelt, z. T. angepasst (standardisiert) und für Fahrgäste schlicht besser nutzbar gemacht werden könnten, um so zum jeweils lokal angestrebten Erfolg der Systeme beizutragen. Bevor auf diese Aspekte im Einzelnen eingegangen wird, wird im Folgenden beleuchtet, was Weiterentwicklung des ÖPNV-System in ländlichen Regionen der Metropolregion Hamburg bedeuten könnte.

Das Leitprojekt „Flexible Bedienformen im ÖPNV - Stärkung der Mobilität in ländlichen Räumen durch flexible und alternative Bedienformen im Öffentlichen Personenverkehr“ hat als Fokus die Weiterentwicklung der ländlichen Mobilität durch flexible und alternative Bedienformen.

Die in den folgenden Kapiteln ausgesprochenen Empfehlungen haben insbesondere eine strategische Ausrichtung im Hinblick auf die Erarbeitung von Standards und technischen/organisatorischen/rechtlichen Lösungen im Arbeitspaket 2. Die Empfehlungen beziehen sich in erster Linie auf die in den vorstehenden Kapiteln analysierten flexiblen Angebote und Bürgerbusse in der Metropolregion Hamburg und nehmen bewusst keinen Bezug auf weitergehende Entwicklungen und neue Lösungsansätze, die es in den ländlichen Teilen der Metropolregion Hamburg derzeit (noch) nicht gibt.

Eine grundlegende Weiterentwicklung der Mobilität in den ländlichen Räumen der Metropolregion unter den sich abzeichnenden zukünftigen Rahmenbedingungen wird sicher aber eine Aufweitung des Gedankenrahmens erfordern.



Als sich wandelnde Rahmenbedingungen seien genannt: weiter sinkende Schülerzahlen, eine teilweise starke Alterung der ländlichen Bevölkerung, eine stagnierende bzw. sinkende Finanzmittelversorgung der Kommunen zur Finanzierung des ÖPNV, die rasante technologische Entwicklung im Bereich der Kommunikation und die sich wandelnden Einstellungen zur Automobilität in den Generationen. Als Lösungsansätze, die vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen eine zukunftsfähige Mobilität in ländlichen Räumen ermöglichen, werden momentan in der ÖPNV-Fachwelt u. a. diskutiert: das dynamische Ridesharing (als weiterentwickelte Mitfahrzentrale in Form einer APP), Kombiverkehre (Kombination von Personen und Gütern oder ÖPNV und Medizinverkehr) und autonomes Fahren von PKW aber auch schon von Bussen²⁹.

Diesbezüglich wird empfohlen, im Arbeitspaket 2 auch diese und weitere neue Ansätze, die bisher in der ländlichen Metropolregion Hamburg noch nicht existieren, in die Überlegungen einzubeziehen. Die hier getroffenen Empfehlungen beziehen sich auf die heute vorhandenen flexiblen Angebote und Bürgerbusse und sind in den folgenden Unterkapiteln jeweils in drei Schritten aufbereitet:

- Erkenntnisse in der Metropolregion Hamburg,
- Einordnung im bundesdeutschen Vergleich sowie
- die eigentliche Empfehlung.

8.4 Empfehlungen für flexible Angebote

Begrifflichkeiten

Die im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand verwendeten Begrifflichkeiten wie „flexibel“ oder „alternativ“ sind durch den Projektauftrag vorgegeben, entsprechen nach dem Verständnis der Gutachter leider nicht den wissenschaftlich korrekten Terminologien. Es werden daher Vorschläge zur Verwendung einheitlicher und korrekter Begrifflichkeiten unterbreitet, die

²⁹ In der Schweizer Stadt Sion (Sitten) werden ab Frühjahr 2016 von der Schweizer Postauto AG zwei fahrerlose Busse getestet, in den computergesteuerten Elektrofahrzeugen sind 15 Sitzplätze vorhanden. (Quelle: Stader Tageblatt vom 18. Dezember 2015). Weitere Anwendungsfälle gibt es bereits in den Niederlanden, Frankreich und in Finnland.

als Diskussionsgrundlage für die Bearbeitung des Arbeitspakets 2 dienen können:

- Differenzierte Bedienung: Angebotsmix aus konventionellen und alternativen Angeboten,
- Flexible Bedienung: Tageszeitlicher oder wochentäglicher Wechsel des Angebotsmixes auf einer Linie bzw. in einem Gebiet zwischen konventionellen und alternativen oder zwischen alternativen Angeboten,
- Konventionelle Angebote: straßen- und schienengebundene Angebote im Linienbetrieb mit Eisenbahnen, U-Bahnen, Straßen- und Seilbahnen sowie Kraftomnibussen,
- Alternative Angebote: anrufgesteuerte und sonstige Angebote,
- Anrufgesteuerte Angebote: Anruflinien-, Anruflkorridor-, Anrufstern- oder Anruflflächenbetrieb mit Pkw, Klein- oder Kraftomnibussen,
- Sonstige Angebote: Linienbetrieb mit Taxen bzw. Pkw/Kleinbussen, touristische Verkehre (Freizeitbus), ehrenamtliche bzw. nichterwerbsmäßige Angebote (Bürgerbus, Bürgerauto, Gemeindebus), Sharing-Angebote (Car-/Bike-/Ridesharing), Kombiverkehre, u. v. a. m.

Eine Übersicht über die Begrifflichkeiten gibt Abbildung 39.

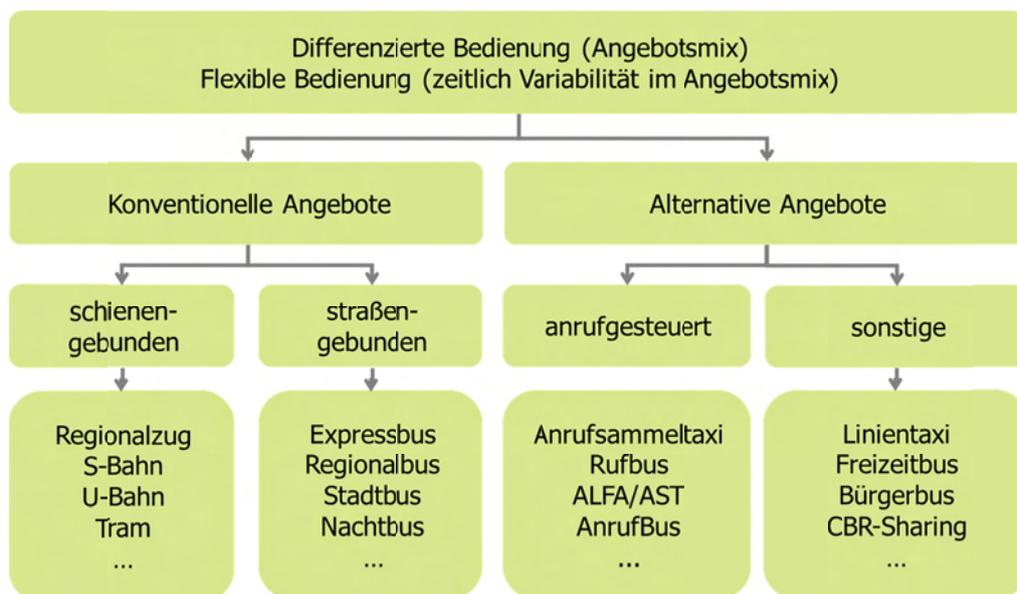


Abbildung 39: Diskussionsvorschläge für künftige Begrifflichkeiten

Produktbezeichnungen

Heute existieren in der Metropolregion Hamburg teilweise die gleichen Produktbezeichnungen für unterschiedliche Betriebsformen und umgekehrt. Dies



erschwert die Verständlichkeit für den Fahrgast und die Nutzung der flexiblen Angebote.

Dies ist leider im gesamten Bundesgebiet ähnlich.

Es wird daher empfohlen, innerhalb der Metropolregion Hamburg eine Vereinheitlichung der Produktbezeichnungen herbeizuführen. Die Bezeichnungen sollten auf jeden Fall den Wortstamm „(An)Rufen“ beinhalten, um den Bestellcharakter zu verdeutlichen. Die Begriffsverwendung „Taxi“ ist einschränkend, da sie nicht betreiberneutral ist und die Offenheit für alle Fahrzeugtypen und Betreiber einschränkt. Um den lokalen Bezug herzustellen, könnten spezifische Orts-/Gebietsnamen nachgestellt sein (z. B. „Rufbus Deister“).

Planungsansätze

In der Metropolregion Hamburg gibt es drei verschiedene Planungsansätze Ersatz-, Ergänzungs- und Ausweitungsangebot.

Diese drei Planungsansätze entsprechen der in Deutschland üblichen Praxis.

Für die Zukunft wird empfohlen, dass ein „Kümmerer“ (vgl. auch Empfehlungen zu Initiatoren) die Kommunen (und/oder die Verkehrsunternehmen) unterstützt, den richtigen Planungsansatz für ihre Region zu wählen und ggf. dies auch zu kombinieren. Die Einrichtung solcher „Kümmerer“-Stellen ist im Rahmen des AP 3 des Leitprojektes bereits vorgesehen.

Betreiber und Fahrzeugeinsatz

Bei den Betreibern flexibler Angebote dominieren heute in der Metropolregion Hamburg Taxiunternehmen, die den Verkehr mit vorhandenen Taxifahrzeugen auf Grenzkostenbasis durchführen. In den peripheren Räumen wird es zunehmend schwerer, Unternehmen zu finden, die die flexiblen Verkehre durchführen können bzw. wollen.

Diese Erfahrung wird auch in anderen ländlichen Gebieten in Deutschland, insbesondere in den ostdeutschen Bundesländern, gemacht.

Von daher ist zu prüfen, welchen Alternative zum Taxigewerbe bestehen bzw. ggf. zu entwickeln sind, beispielsweise indem durch attraktive Leistungsmengen (mit gemischtem Linien- und Anrufverkehr) auch karitative oder private Fahrdienste angesprochen werden.

Bedingt durch die überwiegend aus dem Taxigewerbe stammenden Betreiber kommen gegenwärtig überwiegend konventionelle Pkw und Kleinbusse zum Einsatz. Diese bieten im Regelfall zwar ausreichend Platz für kleine Fahrgastgruppen, den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen diese Fahrzeuge im Regelfall jedoch nicht.



Dieses Problem besteht bei der Mehrzahl der flexiblen Angebote in Deutschland, soweit dort ebenfalls auf vorhandene Fahrzeuge aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe zurückgegriffen wird.

Aus Gründen der Barrierefreiheit sind zukünftig weitergehende fahrzeugseitige Lösungen erforderlich. So wäre zu prüfen, wie eine Förderrichtlinie für barrierefreie Taxifahrzeuge, die mutmaßlich zu einem bestimmten Anteil im ÖPNV einzusetzen wären, aussehen könnte, wobei die Fahrzeuge auch für die o. g. Fahrdienste oder Verkehrsunternehmen in anderen Geschäftsfeldern nutzbar sein müssten. Die Entwicklung solcher Förderrichtlinien (für die einzelnen Bundesländer) könnte seitens der Metropolregion Hamburg angestoßen werden.

Grundsätzlich ist dabei stets zu berücksichtigen, dass Barrierefreiheit der Fahrzeuge die Kosten für den Betreiber und damit für den Besteller zu deutlich höheren Kosten führt. Barrierefreie Fahrzeuge dürfen nur durch speziell geschultes Personal gefahren werden, was ggf. zu Einschränkungen des Personaleinsatzes führt.

Bedienungsschwerpunkte, Verkehrszwecke und Zielgruppen

Die Bedienungsschwerpunkte ergeben sich bisher aus dem Ansatz „Planung von unten“ und entsprechen den lokalen Bedürfnissen.

Dieser Ansatz wird auch in vielen anderen bundesdeutschen Kommunen praktiziert.

Künftig sollte dieser Planungsansatz weiterhin verfolgt werden und könnte durch einen „Kümmerer“, der den Kommunen bei der Planung und Umsetzung flexibler Angebote zur Seite steht, unterstützt werden (ist im Rahmen des AP 3 des Leitprojektes bereits vorgesehen).

Verkehrszwecke und potenzielle Zielgruppen wurden bisher nicht explizit betrachtet.

Von Spezialfällen, z. B. Theater- oder Diskosammeltaxis, abgesehen, sind die flexiblen Angebote auch in anderen Teilen Deutschlands zumeist an keine spezifischen Verkehrszwecke oder auf Zielgruppen ausgerichtet. Generell dienen sie dem Jedermannverkehr in den Neben- und Schwachverkehrszeiten, das heißt, in der Regel wird nicht gezielt auf Pendler abgestellt und Schüler mit Schülersammelzeitkarten werden nicht befördert.

Um die flexiblen Angebote künftig besser an spezifischen Zielgruppen und Verkehrszwecken auszurichten, ist hierfür im Arbeitspaket 2 ein Marketingkonzept zu erarbeiten, das entsprechend der lokalen Bedürfnisse umsetzbar ist.



Betriebsformen

In der Metropolregion Hamburg lassen sich alle flexiblen Angebote einer der folgenden vier Betriebsformen zuordnen: Anruflinien-, Anrufstern-, Anruflkorridor- und Anruflflächenbetrieb. In der Praxis erfolgt der Einstieg stets an einer Haltestelle³⁰; der Ausstieg ist oftmals auch vor der Haustür möglich.

Dies sind die verbreiteten Betriebsformen. Andernorts praktizierte Betriebsformen wie Teleskop- oder Sektorbedienung lassen sich auf die genannten „Grundformen“ zurückführen.

Da die jeweils gewählte Betriebsform den momentanen Verkehrsbedürfnissen vor Ort entspricht, besteht keine Notwendigkeit zur Anpassung oder Erweiterung der Betriebsformen. Verbesserungswürdig ist hingegen die verständliche Fahrgastinformation über die jeweiligen Betriebsformen. Hierfür sollten in AP 2 die notwendigen Marketingmaßnahmen entwickelt werden.

Genehmigung

Die Genehmigung der flexiblen Angebotsformen in der Metropolregion Hamburg erfolgt bisher als Linienverkehr gemäß § 42 PBefG oder als Mietwagenverkehr gemäß § 49 in Verbindung mit § 2 Absatz 6 PBefG („Nichterfüllung aller Merkmale einer Verkehrsart“).

Dies unterscheidet sich nicht von der grundsätzlichen Genehmigungspraxis in anderen Teilen Deutschlands. Teilweise werden dort auch die Liniengenehmigungen in Verbindung mit § 2, Absatz 6 PBefG bzw. die Mietwagengenehmigungen ohne diesen Paragraphen für flexible Angebote erteilt. Eine Genehmigung in Verbindung mit dem § 2 Absatz 7 („Erprobung neuer Verkehrsformen“) wird heute kaum noch erteilt; generell ist eine Tendenz zu erkennen, dass flexible Angebote bei der entsprechenden Integration in den ÖPNV vermehrt als Linienverkehr nach § 42 PBefG fahren.

Es sollte im Hinblick auf eine einheitliche Förderkulisse für flexible Angebote in der Metropolregion Hamburg untersucht werden, ob und wie eine einheitliche Genehmigungspraxis in der Metropolregion Hamburg erreicht werden

³⁰ Ausnahme: In zwei Kommunen im Landkreis Cuxhaven (Stadt Cuxhaven, Samtgemeinde Land Hadeln) werden AST-Fahrgäste, die über einen amtlichen Ausweis „außergewöhnlich gehbehindert“ verfügen, auch von der Haustür abgeholt.



kann. Tendenziell erscheint eine Genehmigung als Linienverkehr als geeigneter, da viele der heutigen steuerlichen Vergünstigungen und finanzielle Fördermöglichkeiten auf Investitionen und Betrieb für Linienverkehre abstellen, die somit auch den flexiblen Angeboten zu Gute kommen. Es ist allerdings zu beachten, dass dann ggf. die einschlägigen Tarifverträge für den Nahverkehr anzuwenden sind und die Personalkosten bei den eingesetzten Taxiunternehmen deutlich ansteigen lassen, sofern die Anwendung eines spezifischen Tarifvertrags für das Taxiunternehmen überhaupt praktikabel ist.

Vertragsmodelle

In der Metropolregion Hamburg kommen gegenwärtig drei Vertragsmodelle zur Anwendung. Sofern diese nicht im Rahmen von HVV-Ausschreibungen („großer Verkehrsvertrag“) vorbereitet wurden, wurden diese Verträge jeweils individuell entwickelt oder angepasst.

Dies entspricht der gängigen bundesdeutschen Praxis. In Bundesländern mit geringer Marktöffnung im ÖSPV, wie beispielsweise Bayern oder Baden-Württemberg, werden die flexiblen Angebote im Zusammenspiel mit dem Linienbusverkehr zumindest formell „eigenwirtschaftlich“ erbracht.

Da dies in der Metropolregion Hamburg, insbesondere in Schleswig-Holstein, nicht der Fall ist, sollte in AP 2 zwecks Standardisierung geprüft werden, ob (ggf. für die einzelnen Grobmodelle) Musterverträge entwickelt werden können, die einerseits einer Vereinheitlichung dienen, aber andererseits flexibel an die spezifische Gegebenheiten und Wünsche vor Ort angepasst werden können.

Initiatoren

Die Erhebung hat gezeigt, dass sehr viele flexible Angebote durch die Kommunen initiiert wurden.

Dies entspricht unserer Einschätzung der üblichen Praxis. Bundesweit werden daher viele Räder neu erfunden und zahlreiche (vermeidbare) Wiederholungsfehler begangen. Diese Gefahr besteht auch in der Metropolregion Hamburg.

Es wird daher empfohlen, den Kommunen professionelle Unterstützung in Form erfahrener Experten („Kümmerer“) anzubieten, die interessierten Kommunen bei der Beratung, Planung und Umsetzung flexibler Angebote kostenfrei zur Seite stehen. Für diese Kümmerer (die bereits durch das Arbeitspakets 3 des Leitprojektes avisiert sind) ist ein Aufgaben- und Anforderungsprofil zu erstellen.



Fahrtanmeldung

Die Fahrtanmeldungen erfolgen heute fast ausschließlich telefonisch mit einer Mindestvorlaufzeit von überwiegend 30 bis 60 Minuten; teilweise auch am Vortag oder für Wochenendangebote bis Freitag.

Voranmeldezeiten bis zu einer Stunde sind bundesweit üblich und werden von den Fahrgästen grundsätzlich akzeptiert. Voranmeldefristen am Vortag oder bis Freitag sind ebenfalls bundesweit anzutreffen; sie entsprechen aber nicht den Kundenwünschen.

Es wird empfohlen, die Voranmeldezeiten aufgrund unterschiedlicher Vorlaufzeiten im Betrieb auf 30 Minuten im Stadtverkehr und auf 60 Minuten im Regionalverkehr zu vereinheitlichen. Freitägliche bzw. vortägliche Anmeldungen für Fahrten am Wochenende bzw. an Feiertag sollten gänzlich ausgeschlossen sein.

Buchung und Disposition

Buchung und Disposition erfolgen heute in der Metropolregion Hamburg überwiegend manuell und teilweise nicht in/aus einer Hand. Die wirtschaftliche Bildung von Sammeltouren/Aufträgen aus Einzelfahrten ist daher organisatorisch teilweise aufgrund der getrennten Arbeitsschritte nicht möglich bzw. von dem persönlichen Können und Wollen des verantwortlichen Personals abhängig. Wenn das fahrende Taxiunternehmen selber die Buchung und Disposition übernimmt, können Fehlanreize dahingehend entstehen, dass vorzugsweise mehrere Einzelfahrten parallel anstatt gebündelte Sammelfahrten durchgeführt werden.

Diese Erfahrungen werden bei anderen flexiblen Angeboten in Deutschland gemacht. Durch die Auslagerung von Buchung und Disposition (ggf. in Verbindung mit einer IT-gestützten Lösung) auf Dritte konnten positive Erfahrungen gesammelt werden.

Es wird daher empfohlen zu prüfen, ob in der Metropolregion Hamburg ein mandantenfähiges IT-Dispositionssystem beschafft und interessierten (Pilot-)Regionen zur Verfügung gestellt werden soll. Dafür ist ein Betreibermodell zu entwickeln, das sowohl eine zentrale oder dezentrale Disposition, ggf. auch kombiniert, ermöglicht. Prämisse sollte jeweils sein, dass das IT-System für alle flexiblen Angebote, Betriebsformen und Betreiber in der Metropolregion Hamburg offen ist. Das Dispositionssystem sollte auch Fahrtanmeldungen via Internet oder Smartphone-App ermöglichen; sofern fahrzeugseitige Echtzeitinformationen vorhanden wären, könnten auch kurzfristige (Zu-)Buchungen auf Fahrten erfolgen, die bereits begonnen haben.



Auftragsübermittlung und Dokumentation

Die Auftragsübermittlung erfolgt heute überwiegend manuell per Telefax, Telefon oder Taxi-Sprechfunk. Die Auftragsübermittlung per SMS bildet hingegen in der Metropolregion die Ausnahme und wird nur bei den Verkehren in Ostholstein praktiziert. Eine dem heutigen Stand der Technik entsprechende Auftragsübermittlung (und deren Quittierung) per mobiler Datenkommunikation konnte in der Metropolregion Hamburg nicht gefunden werden.

Die Dokumentation erfolgt überwiegend manuell per Zettel oder Listen aus Tabellenkalkulationen, in Einzelfällen scheint es auch gar keine ausreichende Dokumentation der Fahrten zu geben. Nur die Ostholsteiner Anrufverkehre sind über IT-Disposysteme lückenlos erfasst.³¹

Die in der Metropolregion Hamburg übliche Praxis deckt sich mit der bundesdeutschen Praxis.

Für eine zeitgemäße Auftragsübermittlung und Dokumentation wird daher empfohlen, ein zentrales IT-Dispositionssystem zu beschaffen (auf das auch von dezentralen Arbeitsplätzen zugegriffen werden kann), das neben der Buchung und Disposition auch der Auftragsübermittlung und Dokumentation (inklusive der Abrechnung) dient. Daneben ist bei künftigen Vergaben und Verträgen festzuschreiben, dass der Auftraggeber ein Einsicht- und Nutzungsrecht der dokumentierten Daten hat.

Tarifierung und Vertrieb

Über drei Viertel der flexiblen Angebote verkehren nach einem eigenständigen Haustarif, nach dem Zeitkarteninhaber ggf. einen Fahrschein zum Ermäßigungstarif lösen können. Die Erlöse sind damit eindeutig dem flexiblen Angebot zuzuordnen. Die Anwendung des ÖPNV-Tarifs erleichtert zwar die Nutzung für ÖPNV-Kunden, verringert allerdings die Wirtschaftlichkeit des flexiblen Verkehrs, da die ÖPNV-Erlöse i. d. R. im Rahmen eines Einnahmeaufteilungsverfahrens verrechnet werden, nach dem diesem Verkehr nur Bruchteile der Fahrgelderlöse zustehen würden. Zudem liegen die ÖPNV-Tarife ganz überwiegend unter den Haustarifen und beeinflussen die Wirtschaftlichkeit der flexiblen Angebote negativ.

³¹ Leider liegen die vorhandenen Daten von den dortigen Verkehrsunternehmen nicht vor.



Dies entspricht auch den üblichen bundesdeutschen Erfahrungen. Sofern die flexiblen Angebote von Verkehrsverbänden im Rahmen von (großen) Verkehrsverträgen ausgeschrieben werden, wird im Regelfall allerdings die Anwendung des jeweiligen Verbundtarifs gefordert.

Zur Erhöhung der Attraktivität für Fahrgäste wird daher grundsätzlich die Integration der flexiblen Angebote in die Verbund- und Landestarife empfohlen, jedoch müssen zwecks zeitnaher und eindeutiger Erlöskalkulation bei den flexiblen Verkehren hierfür spezielle Regelungen in den Verbund- und Landestarifen vorgesehen werden. Hinzu kommt als eine notwendige Voraussetzung für die Tarifintegration die politische Bereitschaft zur Übernahme des verbundtariflich verursachten erhöhten Kostenzuschusses, der ggf. durch eine anteilige Aufgabenträgerkompensation gemildert werden kann.

Um das Fahrpersonal beim Vertrieb zu unterstützen, sind einfache, günstige Vertriebslösungen (z. B. mobile Drucker mit Bluetooth-Anbindung an Smartphones oder Tablets) alltagstauglich zu entwickeln.

Fahrgastinformation, Marketing und Haltestellenausstattung

Fahrgastinformation, Marketing und Haltestellenausstattung sind in der Metropolregion Hamburg sehr unterschiedlich ausgeprägt. Teilweise sind die flexiblen Angebote in den Auskunftssystemen, Buch- und Aushangfahrplänen enthalten; teilweise beschränken sich Fahrgastinformation und Marketing auf Fußnotenhinweise in Aushangfahrplänen und pdf-Fahrplänen im Internet.

Auch diese bunte Vielfalt in einer Region, die über einen Verbundraum hinausgeht, ist in Deutschland gängig. Großräumig sind nur in Verbundräumen, z. B. dem NVV, einheitliche Standards festzustellen.

Es wird diesbezüglich empfohlen, ein einheitliches Marketingkonzept für die flexiblen Angebote in der Metropolregion Hamburg zu entwickeln. Dies umfasst eine Definition der möglichen Produkte gemäß der vier Betriebsformen sowie Mindest- und Maximalstandards für Auskunftssysteme, Buch- und Aushangfahrplänen und Haltestellenausstattung. Als Mindeststandard für die Fahrgastinformation sollte gelten,

- dass alle differenzierten Angebote vollständig in die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme integriert sind,
- dass alle Haltestellen der flexiblen Angebote mit möglichst einheitlichen Symbolen gekennzeichnet und so für Kunden klar erkennbar sind sowie
- dass Systembeschreibungen aller Systeme so standardisiert werden, dass sie von den Kunden verstanden werden.



Künftige Produktbezeichnungen sollten den Wortstamm „(An)Rufen“ führen, damit der Bestellcharakter auf den ersten Blick sichtbar ist und andererseits das Wort „Taxi“ vermeiden, um die flexiblen Angebote offen zu halten beispielsweise für einen Betrieb durch ein Verkehrsunternehmen mit Standardbussen, durch einen Fahrdienst mit Kleinbussen oder durch das Taxigewerbe mit Taxifahrzeugen.

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit der bei flexiblen Angeboten eingesetzten Fahrzeuge ist durch den überwiegenden Taxi-Einsatz in der Metropolregion Hamburg im Regelfall nicht gegeben. Diese ist aber gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vollständig bis zum 1. Januar 2022 herzustellen. Die Taxiunternehmen werden sich aus wirtschaftlichen Gründen im Regelfall keine barrierefreien Fahrzeuge mit Hinblick auf flexible Angebote im ÖPNV beschaffen.

Diese Problematik stellt sich auch in anderen Teilen Deutschlands.

Es wird daher empfohlen seitens der Metropolregion darauf hinzuwirken, dass die jeweiligen Länder für den Taxi-Einsatz im ÖPNV eine Richtlinie zur Fahrzeugförderung bei Taxiunternehmen (und Fahrdiensten) erarbeiten mit dem Ziel die Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge zu fördern. Ergänzend ist zu prüfen, ob durch die Bildung und Bündelung attraktiver Leistungsmengen, ggf. in Verbindung mit Linienfahrten mit Pkw (z. B. mit Taxen) ohne Bedarfssteuerung, und anschließender wettbewerblicher Vergabe nicht auch karitative oder private Fahrdienste angesprochen werden können, die ggf. schon heute barrierefreie Fahrzeugflotten betreiben und in den Neben- und Schwachverkehrszeiten nach zusätzlichen Einsatzgebieten für ihre Kleinbusflotten suchen.

Angebot und Nachfrage

Die Untersuchung hat offenbart, wie unzureichend die Grundlagen in Bezug auf Basisdaten wie Fahrplan- und Besetzkilometer, Fahrgastaufkommen und Fahrtlängen oder Kosten und Erlösen sind. Diese Daten dienen der Evaluation der flexiblen Verkehre und damit als Unterstützung bei der Weiterentwicklung und Neuplanung der Angebote.

Dieser Zustand ist bei vielen flexiblen Angeboten in Deutschland zu verzeichnen.

In diesem Zusammenhang wird daher empfohlen, bestehende und künftige flexible Angebote möglichst in einem zentralen IT-Disposystem zu integrieren und hierüber Auswertungen zu Angebot und Nachfrage der flexiblen Angebote durchführen zu können.

Vergütungsmodelle

Die Mehrheit der Vergütungsmodelle basiert auf einer Vergütung auf der Grundlage von Besetzkilometern. Dies ist leistungsgerecht und für den Auftraggeber bzw. Kostenträger transparent.

Dies wird überwiegend, aber bei weitem nicht überall in Deutschland so praktiziert. Dies mag an Unkenntnis liegen oder den jeweiligen lokalen Gegebenheiten geschuldet sein.

Es wird empfohlen, auch künftig primär dieses Vergütungsmodell anzuwenden, ggf. in Verbindung mit Bereitstellungspauschalen falls anderweitig keine Betreiber gefunden werden. Eine Abrechnung auf Basis von Wagenkilometern oder Fahrtpauschalen, die unabhängig von der tatsächlichen Fahrtlänge gezahlt werden, ist weder leistungsgerecht noch transparent und von daher nicht ratsam.

Mindestlohn und Tariftreue

Die Datengrundlage zum Mindestlohn und zur Tariftreue in der MRH ist lückenhaft. Rechtlich geboten ist es, bei künftigen Vergaben die Einhaltung des gesetzlichen Mindestlohns (Grundlage: Bundes-Mindestlohngesetz vom 1.1.2015) bzw. der Tariftreue (Grundlage: Ländergesetze zur Tariftreue) . Die Anforderungen sind spezifisch auf die jeweilige Vertragskonstellation (direkter/indirekter Verkehrsvertrag) anzupassen und ggf. auf den Verkehr mit Taxen und Mietwagen abzustellen.

Sowohl was die Datengrundlagen angeht als auch die Auswirkungen des Mindestlohngesetzes auf die flexiblen Angebote so gleichen sich die Bedingungen bundesweit. Tariftreuegesetze dagegen sind Ländersache, die Auswirkungen dieser Gesetze unterscheiden sich daher je nach Bundesland.

Es wird daher empfohlen, bei künftigen Verträgen der Einhaltung des Mindestlohns und der Tariftreue - unter Berücksichtigung der Besonderheiten potenzieller Betreiber aus dem Taxi- und Fahrdienstgewerbe - besondere Aufmerksamkeit zu schenken (vgl. auch Empfehlungen zu Vertragsmodellen). Allerdings ist zu beachten, dass bei der Anwendung von Tarifverträgen des Nahverkehrs die Personalkosten deutlich über den auf dem Mindestlohn basierenden Personalkosten liegen können.

Kosten und Erlöse

Die Angaben zu Kosten und Erlösen können in dieser Untersuchung nicht verifiziert oder falsifiziert werden. Es ist durchaus möglich, dass in den genannten Daten unterschiedliche Kostenpositionen berücksichtigt wurden, was die Vergleichbarkeit flexibler Angebote zusätzlich erschwert.



Bei bundesweiten Vergleichen treten regelmäßig die gleichen Probleme auf.

Um flexible Angebote künftig vergleichbarer zu machen, wird empfohlen, zur Unterstützung Musterformblätter zu erstellen, die individuell angepasst werden können. Im Zusammenhang mit den Erlösen ist auch die Integration der flexiblen Angebote in Verbund- oder Landestarife mit ihren Vor- und Nachteilen zu diskutieren.

Finanzierungsmodelle

Es gibt in der Metropolregion Hamburg drei grundsätzliche Finanzierungsmodelle, die sich aus den Vertragsmodellen ergeben.

Diese drei Vertrags- und Finanzierungsmodelle sind bundesweit anzutreffen; darüber hinaus sind auch viele lokale Einzellösungen vorzufinden.

Für die Metropolregion Hamburg wird empfohlen, die Finanzierungsmodelle zu beschreiben und in standardisierten Musterverträgen (vgl. auch Empfehlungen zu Vertragsmodellen) festzuhalten. Die Modelle sollten allerdings unterschiedliche Finanzierungsoptionen durch Aufgabenträger und/oder Gemeinden bzw. Dritte vorsehen und flexibel auf lokale Besonderheiten angepasst werden können.

8.5 Empfehlungen für Bürgerbusse

Planungsansätze

Die Bürgerbus-Verkehre in der Metropolregion Hamburg verfolgen alle das Ziel, die zeitlichen und räumlichen Lücken des konventionellen Linienverkehrs zu füllen. Die Verkehre sind überwiegend lokal organisiert und ausgerichtet.

Damit sind sie genauso aufgestellt wie die übrigen Bürgerbus-Verkehre in Deutschland, die auch auf überwiegend lokaler Ebene zeitliche und räumliche Lücken des Linienverkehrs schließen.

Empfohlen wird hier, auch weiterhin einen lokalen Ansatz zu verfolgen, da nur so das ehrenamtliche Engagement genutzt werden kann und nur mit einer Ausrichtung auf zeitliche und räumliche „Nischen“ der öffentlich finanzierte Linienverkehr keine Nachteile erleidet.

Betreiber und Fahrzeugeinsatz

Die Bürgerbusvereine stehen i. d. R. in einem Kooperationsverhältnis zum konzessionsinnehabenden Verkehrsunternehmen. Um die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu erfüllen, treten in der Regel die

Verkehrsunternehmen für die Bürgerbusvereine als Konzessionsinhaber auf und gewährleisten somit die fachliche Aufsicht. Dies bedeutet, dass die Verkehrsunternehmen zum Beispiel dafür Sorge tragen müssen, dass Fahrer die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Linienverkehr („kleiner P-Schein“) besitzen und dass die Ausrüstung und die Beschaffenheit der Fahrzeuge geeignet sind. Teilweise unterstützen die Verkehrsunternehmen die Bürgerbusvereine auch in technischen Fragen.

Deutschlandweit unterscheiden sich die Verantwortlichkeiten nicht von denen der anderen Bürgerbus-Verkehre, auch hier sind Busverkehrsunternehmen häufig eingebunden.

Diese Aufgabenteilung sollte auf dieser Basis weiterentwickelt werden, nach Möglichkeit auch durch eine Einbindung in neu zu vergebene Verkehrsverträge (als Aufgabe des Genehmigungsinhabers/Verkehrsunternehmens zur Bestellung des Betriebsleiters, der Genehmigung, der Instandhaltung des Fahrzeugs oder des Stellens einer Fahrzeugreserve).

Bedienungsschwerpunkte, Verkehrszwecke und Zielgruppen

Wie bei den flexiblen Angeboten ergeben sich die Bedienungsschwerpunkte aus der „Planung von unten“, hier bedarf es grundsätzlich keiner Einwirkung der öffentlichen Hand. Die Verkehrszwecke und Zielgruppen sind weit überwiegend auf die lokale Bevölkerung und deren Bedürfnisse ausgerichtet.

Dies ist auch bei den anderen Bürgerbus-Verkehren in Deutschland der Fall.

Empfohlen wird, dass der ÖPNV-Aufgabenträger die Möglichkeit haben sollte, auf die Angebotsgestaltung einzuwirken, mindestens sofern öffentlich finanzierte Linienverkehre von den Angeboten des Bürgerbus-Verkehrs positiv oder negativ (bzgl. Nachfrage oder Einnahmen) betroffen werden.

Betriebsformen

Die Bürgerbus-Verkehre in der Metropolregion Hamburg sind weit überwiegend konventionelle Linienverkehre, in wenigen Fällen weisen sie Komponenten von Bedarfsverkehren auf.

Auch andernorts werden die Bürgerbus-Verkehre auf diese Art und Weise durchgeführt, klassische Linienverkehre überwiegen, jedoch sind auch bedarfsorientierte Komponenten vorhanden. Der Vergleich hängt jedoch auch stark von einem einheitlichen Verständnis über die Eigenschaften eines Bürgerbus-Verkehres ab.

Die bei dem nach Personenbeförderungsgesetz genehmigten Bürgerbussen vorkommenden Betriebsformen (Linienverkehr, Anruflinie und Anruflächen-



verkehr) sollten auch weiterhin Anwendung finden. Welche der Betriebsformen geeignet ist, sollte im Rahmen der „Planung von unten“ mit Unterstützung durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entschieden werden. Zu enge Vorgaben sind zu vermeiden.

Genehmigung

Die Genehmigung der Bürgerbus-Verkehre erfolgte bisher in der Metropolregion Hamburg, aber auch in anderen Regionen, auf Basis von § 42 PBefG als Linienverkehr. Es gibt keinen Grund, hiervon abzuweichen, auch nicht bei den Verkehren mit flexiblen Komponenten.

Vertragsmodelle

Es gibt innerhalb der Metropolregion Hamburg grundsätzlich keine Vorgaben für die abzuschließenden Verträge bei der Einrichtung von Bürgerbus-Verkehren.

In einigen anderen Regionen (und auch im ZVBN-Gebiet) werden die Akteure mit Hilfe von Leitfäden und Handbüchern beim Aufbau und Durchführung des Betriebes bzw. des Vereines unterstützt. Inhalt dieser Ausarbeitungen sind auch immer Hinweise, Beispiele und Muster für Verträge.

Es ist sicherlich sinnvoll, die verschiedenen Vertragswerke zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen, ggf. Gemeinden oder finanziell unterstützenden Einrichtungen zu erleichtern, ggf. auch zu vereinheitlichen. Hier sind allerdings auch einige auf Landesebene agierende Vereine und Arbeitsgemeinschaften zu berücksichtigen. Es wird empfohlen, im Sinne der Leitfäden und Handbücher zur Einrichtung von Bürgerbus-Verkehren in Nordrhein-Westfalen und im Bereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg mit Bezug auf die regionalen Ausprägungen in der Metropolregion Hamburg einen entsprechenden Leitfaden mit Handreichungen und Vorlagen zu erstellen.

Initiatoren

Die Erhebung und die Interviews haben gezeigt, dass die Bürgerbusvereine in der Metropolregion Hamburg von Aktiven aus den jeweiligen Gemeinden initiiert und gepflegt wurden und werden.

Dies ist auch in anderen Regionen so, der Bedarf wurde immer aus der Region selbst formuliert und innerhalb von in der Folge gegründeten Vereinen in die Angebote umgesetzt.

Analog zu den Empfehlungen bei den flexiblen Verkehren wird auch bei den Bürgerbussen die Einrichtung eines „Kümmerers“ empfohlen, um die absehbar weitere Entwicklung der Bürgerbus-Verkehre im Interesse der Aufgaben-



träger und des von ihnen finanzierten Linienverkehrs zu kanalisieren und Wildwuchs vermeiden zu helfen (ist bereits mit dem Arbeitspaket 3 des Leitprojektes vorgesehen). Dabei kann der Aufbau eines Leitfadens zusätzlich helfen.

Fahrtanmeldung

Einige der vorhandenen Bürgerbus-Verkehre in der Metropolregion Hamburg weisen auch flexible Angebotskomponenten auf, analog zu den Bürgerbus-Verkehren in anderen Regionen.

Obwohl dies auch in anderen Regionen noch nicht umgesetzt ist, wird im Interesse eines einheitlichen Auftritts des gesamten ÖPNV empfohlen, sofern eine Anmeldung per Telefon und/oder online nötig ist, diese soweit sinnvoll ggf. zu vereinheitlichen. Die Nutzung eines regionsweit einzusetzenden Buchungs- und Dispositionssystems bei differenzierten Angebotsformen sollte auch für Bürgerbusse bei Vorliegen von Bedarfsverkehren obligatorisch sein, wenn dies in Relation zum Verkehrsaufkommen vertretbar ist. Dabei darf dessen Nutzung keine Hürde für die Bürgerbus-Verkehre darstellen, sondern sollte eine Arbeitserleichterung darstellen.

Buchung und Disposition, Auftragsübermittlung und Dokumentation

Die meisten Fahrten bei den Bürgerbussen in der Metropolregion Hamburg wie auch in anderen Regionen werden als Linienfahrt durchgeführt, also regelmäßig und ohne Anmeldeerfordernisse. Dies wird den Nachfragebedürfnissen gerecht und verspricht das größte Nachfragepotenzial. Zudem ist es für die Aktiven vor Ort auch einfach umsetzbar und erfordert außer der Kenntnis der Linien- und Umleitungswege kein spezielles Wissen.

Tarifierung und Vertrieb

Die Bürgerbus-Verkehre wenden heute teilweise ÖPNV-Tarife (z. T. in der Grundstufe) an, teilweise haben sie eigene Tarife und/oder erkennen ÖPNV-Zeitkarten an. Die wesentlichen Hürden bei der Anwendung der Verbundtarife bestehen in der Infrastruktur (Kasse, Drucker), den buchhalterischen Herausforderungen (Einnahmenmeldung) und insbesondere der regelmäßigen Schulung der Fahrer zum ÖPNV-Tarif.

Darin unterscheiden sich die Verkehre in der Metropolregion grundsätzlich nicht von denen in anderen Regionen, wenngleich aber häufig der volle ÖPNV-Tarif angewendet wird (z. B. im Bereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg).

Im Sinne eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes ist zu überprüfen, ob und wie die Bürgerbus-Verkehre vollständig in den ÖPNV-Tarif und -Vertrieb integriert



werden können. Ziel sollte aber sein, den Aufwand (und die verkomplizierenden Hemmschwellen) soweit sinnvoll möglich zu minimieren. Auch hierbei könnte der o. g. Kümmerer hilfreich sein.

Fahrgastinformation, Marketing und Haltestellenausstattung

Die Bürgerbus-Verkehre sind ganz überwiegend auch in ihrer Kundenansprache lokal ausgerichtet, alle Aktivitäten zielen auf die Nutzung der Systeme durch die örtliche Bevölkerung. Die Verkehre sind meist sowohl im Internet veröffentlicht als auch durch Printmedien, nur einige jedoch in den elektronischen Auskunftssystemen.

In anderen Regionen ist die Situation zwar grundsätzlich vergleichbar, aber viele Verkehre sind in den elektronischen Medien und Fahrplanauskunftssystemen vollständig integriert.

Auch hier wird empfohlen, im Interesse eines einheitlichen Auftretens des ÖPNV in der Metropolregion diese Verkehre entsprechend ihres Status als Linienverkehre nach § 42 PBefG auch für größere Kundengruppen nutzbar (und in den Fahrplanmedien auffindbar) auszugestalten. Diese Aufgabe wird häufig durch das Verkehrsunternehmen übernommen, entsprechendes muss dann in den Verträgen zwischen den Beteiligten enthalten sein. Genauereres kann der o. g. Leitfaden beschreiben.

Barrierefreiheit

Es wird bereits heute durch die Bürgerbus-Vereine darauf geachtet, dass die eingesetzten Fahrzeuge Rollstühle und Rollatoren mitnehmen können, dies erfolgt in allen Fällen in der Metropolregion durch per Hand zu bedienende Schienen oder Rampen. Dies macht in den jeweiligen Bedienungsgebieten häufig auch Sinn und ist im Sinne der Betroffenen, da gerade im ländlichen Raum die straßenseitigen Haltebereiche nicht dafür ausgelegt sind und auf längere Sicht auch nicht ausgelegt werden.

Um aus Sicht der Aufgabenträger für eine zumindest eingeschränkte Barrierefreiheit der Fahrzeuge zu sorgen, ist – wie z. B. in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen – eine Kopplung mit einer möglichen (oder wie in Niedersachsen höheren) Fahrzeugförderung zu prüfen. Bei der straßenseitigen Ausgestaltung im Rahmen von Um- und Ausbauten ist sicherzustellen, dass die meist im Planungsstadium eingeschalteten Träger öffentlicher Belange die Haltestellen und Zuwegungen entsprechend ausbauen. Auch darauf sollte der Kümmerer achten bzw. er müsste vor Ort hierfür sensibilisieren.

Angebot und Nachfrage

Die Bürgerbus-Vereine verfügen über Angaben zur Nutzung ihrer Verkehre, allerdings erfolgt selten eine systematische Auswertung und Analyse dieser Zahlen durch den Aufgabenträger. Im Rahmen einer zu prüfenden Einbindung dieser Angebote, sofern sie flexibel betrieben werden, in Buchungs- und Dispositionssysteme ergibt sich ohnehin die Möglichkeit zur systematischen Auswertung der Daten. Diese bedürfen aber auch der Auswertung, wobei empfohlen wird, diese durch den Kümmerer erstellen zu lassen. Es könnte geprüft werden, ob und wie eine gezielte Analyse der Daten in Zusammenarbeit mit dem Kümmerer erfolgen könnte. Nur so ergibt sich ein übergeordnetes und die gesamte Metropolregion Hamburg betreffendes Bild, auf dessen Basis sich Erfolg und Misserfolg der jeweils personell oder finanziell unterstützten Verkehre prüfen lassen.

Kosten und Erlöse

Kosten und Erlöse der Bürgerbusse spielten bisher für die Aufgabenträger keine große Rolle. Die Kosten umfassen die Kosten für Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge, die Betriebskosten und weitere Aufwendungen für die organisatorische Durchführung des Betriebes. Für die Deckung dieser Kosten durch Erlöse aus verschiedenen Quellen und den organisatorischen Aufwand hat der Verein eigenverantwortlich zu sorgen.

Sofern die Aufgabenträger darauf hinwirken, dass bestimmte ÖPNV-Merkmale auch bei den Bürgerbussen umgesetzt werden (z. B. Anwendung Tarif, Einsatz Fahrscheindrucker, Einnahmemeldung, Fahrplanveröffentlichung), entstehen weitere Aufwendungen bei den Vereinen. Empfohlen wird, im Rahmen der Diskussion über etwaige Förderungen dieser Verkehre neben den Fahrzeugen auch diese Mehraufwendungen einzubeziehen.

Finanzierungsmodelle

Bei den Bürgerbussen bestehen grundsätzlich identische Finanzierungsmodelle, ein Beispiel für eine einheitliche Förderkulisse für Bürgerbus-Verkehre liegt im ZVBN-Gebiet vor. Die Vereine müssen – ggf. bis auf die Fahrzeugförderung – häufig zunächst ohne weitere öffentliche Förderung auskommen, vielfach unterstützen aber Gemeinden, Landkreise, Stiftungen und andere die Vereine. In anderen Regionen wird mit Hilfe von landesweit agierenden Bürgerbus-Vereinen sowie durch die Länder oder die Verkehrsverbünde herausgegebener Leitfäden oder Handbücher das Spektrum an Handlungsmöglichkeiten beschrieben.

Allerdings wird hier empfohlen, im Rahmen einer (vorsichtigen und an die regionalen Verhältnisse angepassten) Vereinheitlichung auch die Finanzie-

rungsmodelle zusammen mit den Vertragsmodellen und den Regelungen zur eventuellen Förderung solcher Verkehre als Mustervorlagen aufzubauen. Unterstützung bei der Anwendung und Anpassung an den jeweiligen Verkehr würde der Kümmerer leisten.

8.6 Wichtung der Handlungsempfehlungen

Um eine Einordnung der Wichtigkeit der Handlungsfelder vorzunehmen, erfolgte im November 2015 in der Projektgruppe eine Abfrage der kritischen Themen („Benennen Sie drei bis fünf kritische Fragen/Punkte bei flexiblen Angeboten bzw. Bürgerbussen.“).

Kritisches Thema	Nennungen
Marketing	8
Disposition	5
Barrierefreie Fahrzeuge	4
Betreiber	2
Kosten	1
Finanzierung	1
Transparenz	1
Summe	22

Tabelle 4: Kritische Themen bei flexiblen Angeboten

Bei den flexiblen Angeboten steht an erster Stelle mit acht Nennungen das Thema Marketing, das Aspekte wie Product (Was?), Placement (Wann und wo?), Pricing (Preis/Vertrieb) und Promotion (Werbung) umfasst. An zweiter Stelle folgt die Disposition (umfasst auch den Buchungsvorgang und ggf. die Abrechnung) mit fünf Nennungen. Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge folgt an dritter Position mit vier Nennungen. Mit dieser Problematik eng verknüpft ist die Schwierigkeit, in der Fläche überhaupt einen (Taxi-)Betreiber zu finden, der zudem im Regelfall keine barrierefreien Fahrzeuge betreibt.

Die Themen Kosten, Finanzierung und Transparenz (bei der Durchführung und Abrechnung zwischen den öffentlichen Auftraggebern und den Betreibern der flexiblen Angebote) wurden jeweils einmal genannt, wobei die Transparenz auch dem Thema Disposition zuzurechnen wäre.

Auf einem HVV-Workshop am 19. November 2013 mit Vertretern von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und HVV aus der Metropolregion Hamburg sowie externen Gästen zum Thema „Weiterentwicklung der flexiblen Angebotsformen im HVV“ wurden in einer gewichteten Befragung der Teilnehmenden (neben den obigen drei Themen) zusätzlich noch die beiden folgenden Schwerpunkte zur Weiterentwicklung der flexiblen Angebote benannt:



- Überplanung der Schülerverkehrsangebote (unter Einbeziehung flexibler Angebote) und
- weitergehende Potenzialanalyse der flexiblen Angebote.

Auch diese Schwerpunkte sollten in Arbeitspaket 2 weiter verfolgt werden.

Bei den Bürgerbussen sind als Ergebnis der Bestandserfassung, der Analyse und der Abfrage der kritischen Themen innerhalb der Projektgruppe die folgenden Themen mit hoher Priorität im Arbeitspaket 2 anzugehen:

- Wie können die Aufgabenträger Einfluss nehmen auch auf die Ausgestaltung von (genehmigungsfreien) Bürgerbus-Projekten?
- Wie kann der Aufwand für die Initiatoren in der Startphase von Bürgerbus-Verkehren reduziert werden und wie können die Initiatoren frühzeitig und kompetent beraten werden?
- Wie kann die Personalsituation und das ehrenamtliche Engagement in den Bürgerbus-Vereinen gesichert werden?

9 Anhang

9.1 Steckbriefe

AST Samtgemeinde Am Dobrock

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	VNO, Joachim Sachs, (04141) 9533-14, sachs@vno-stade.de
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufsternbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(01801) 557755
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	statisch

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Dispopauschale + Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	31%

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.am-dobrock.de/media/custom/1621_4459_1.PDF?1402390014

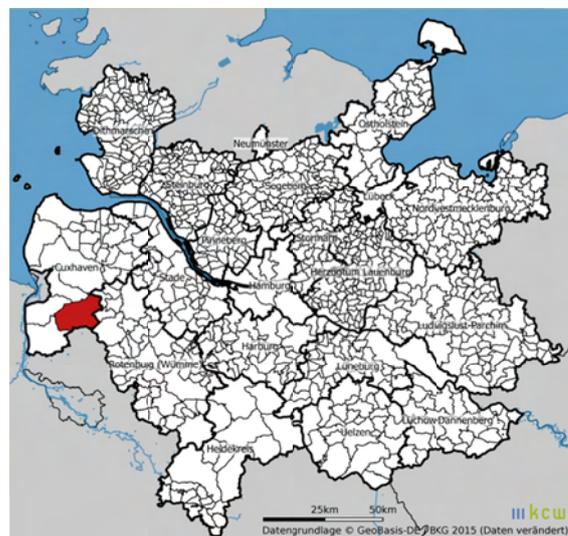
VBN Plus Sammeltaxi Gemeinde Beverstedt

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	BremerhavenBus, Jörg Fröhlich, (0471) 3003120, joerg.froehlich@bremerhavenbus.de
Liniennummer	AST 41-48

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0471) 3003777
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

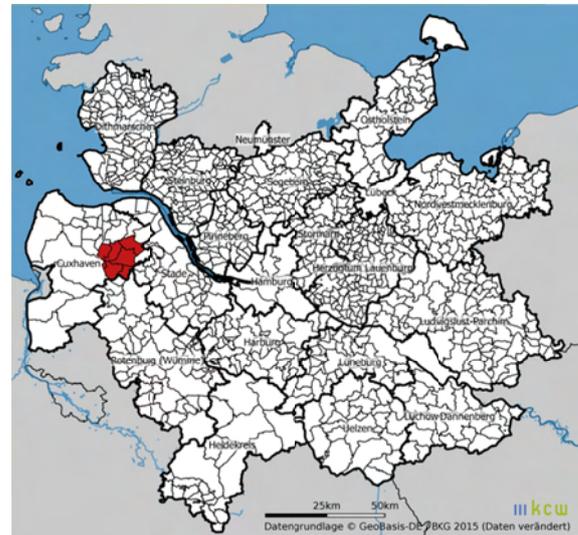
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.landkreis-cuxhaven.de/index.phtml?mNavID=1779.13&sNavID=1779.335

AST Samtgemeinde Börde Lamstedt

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	VNO, Joachim Sachs, (04141) 9533-14, sachs@vno-stade.de
Liniennummer	1337, 1338, 1339A; 1339B

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(01801) 992299
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	statisch

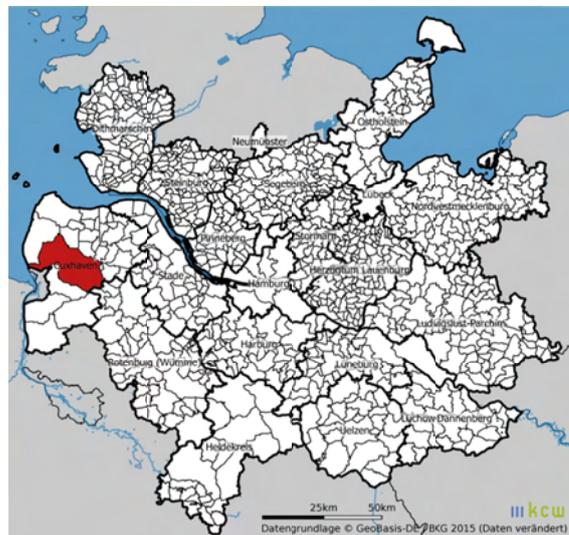
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	31%

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.boerde-lamstedt.der-norden.de/neuigkeiten/AST.html

VBN Plus Sammeltaxi Stadt Geestland

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	BremerhavenBus, Jörg Fröhlich, (0471) 3003120, joerg.froehlich@bremerhavenbus.de
Liniennummer	AST 25, AST 28, AST 50



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb

Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0471) 3003 777
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.bremerhavenbus.de/isoli2009/index..htm

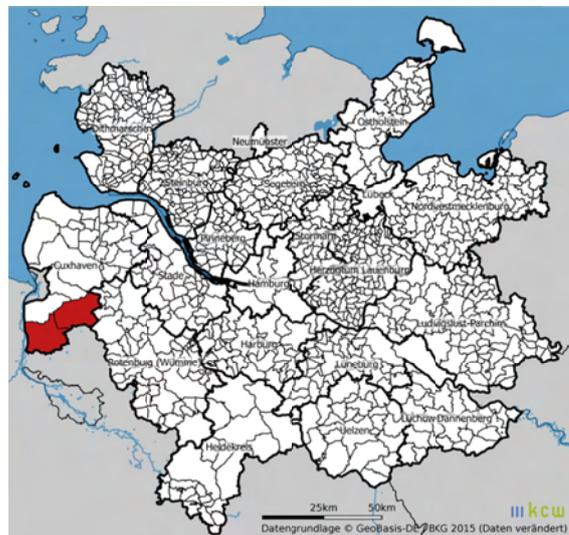
VBN Plus Sammeltaxi Samtgemeinde Hagen

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	BremerhavenBus, Jörg Fröhlich, (0471) 3003120, joerg.froehlich@bremerhavenbus.de
Liniennummer	AST 51-56; AST 57; AST 59

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0471) 3003 777
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

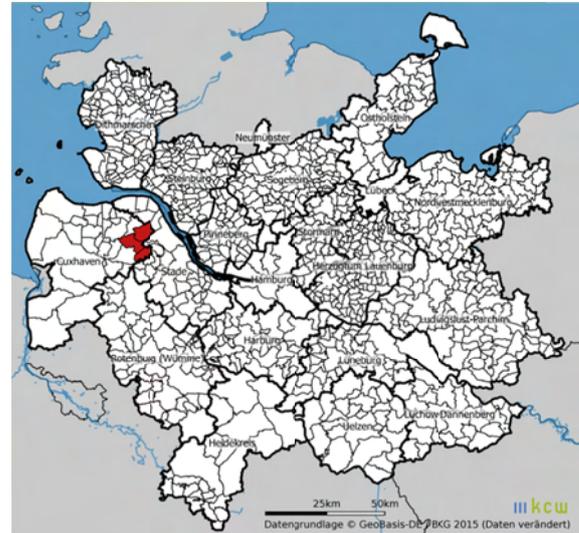
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.bremerhavenbus.de/isoli2009/index..htm

AST Samtgemeinde Hemmoor

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	VNO, Joachim Sachs, (04141) 9533-14, sachs@vno-stade.de
Liniennummer	1343, 1344, 1345, 1347

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(01801) 884400
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	statisch

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetztkilometer + Anfahrtspauschale
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.landkreis-cuxhaven.de/index.phtml?mNavID=1779.13&sNavID=1779.335

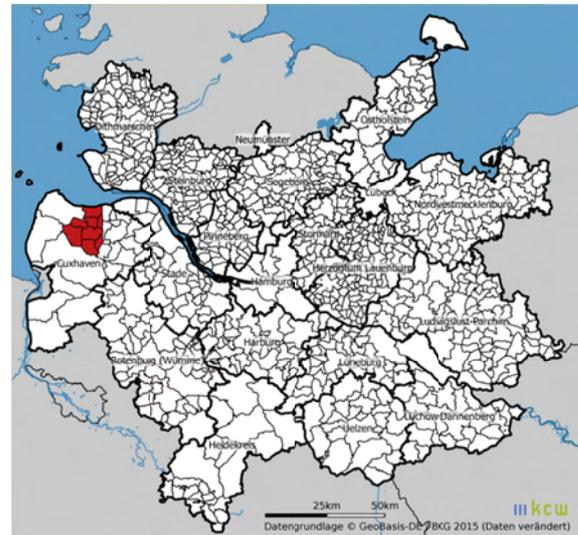
AST Samtgemeinde Land Hadeln

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	VNO, Joachim Sachs, (04141) 9533-14, sachs@vno-stade.de
Liniennummer	1319, 1320, 1324, 1327, 1328, 1329, 1335, 1336

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(01801) 221100
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	statisch

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Pauschalvergütung
Kosten, Kostendeckung	0,14285714286

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.landkreis-cuxhaven.de/index.phtml?mNavID=1779.13&sNavID=1779.335

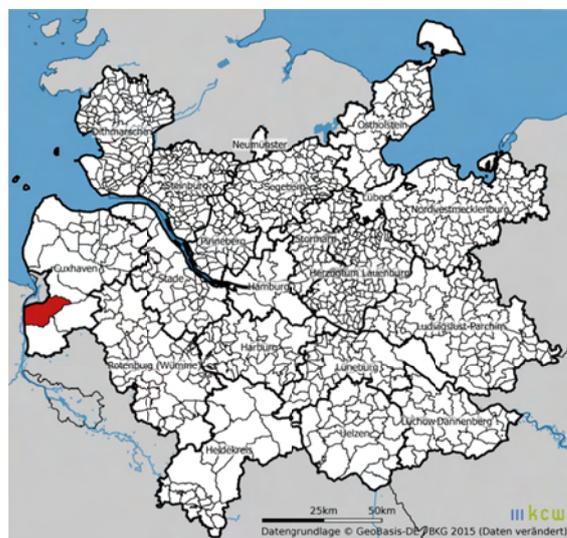
VBN Plus Sammeltaxi Gemeinde Loxstedt

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	BremerhavenBus, Jörg Fröhlich, (0471) 3003120, joerg.froehlich@bremerhavenbus.de
Liniennummer	AST 27, AST 30, AST 31, AST 32, AST 60, AST 61, AST 70, AST 71, AST 75

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0471) 3003777
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.bremerhavenbus.de/isoli2009/index.htm

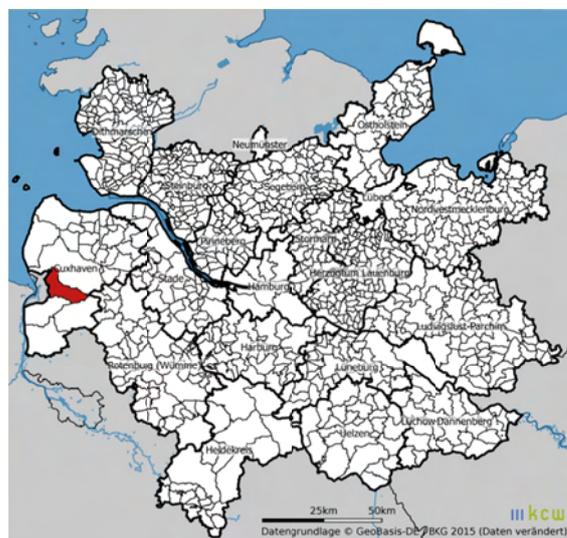
VBN Plus Sammeltaxi Gemeinde Schiffdorf

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	BremerhavenBus, Jörg Fröhlich, (0471) 3003120, joerg.froehlich@bremerhavenbus.de
Liniennummer	AST 68, AST 77, AST 78, AST 79

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0471) 3003777
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

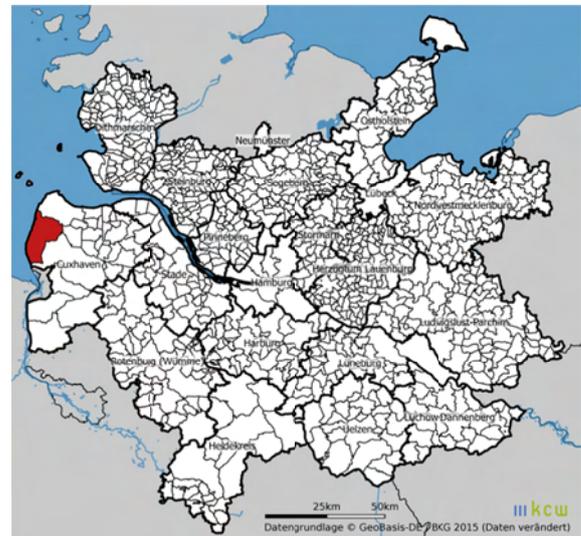
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.bremerhavenbus.de/isoli2009/index..htm

VBN Plus Sammeltaxi Gemeinde Wurster Nordseeküste

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	BremerhavenBus, Jörg Fröhlich, (0471) 3003120, joerg.froehlich@bremerhavenbus.de
Liniennummer	AST 1-7

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0471) 3003777
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

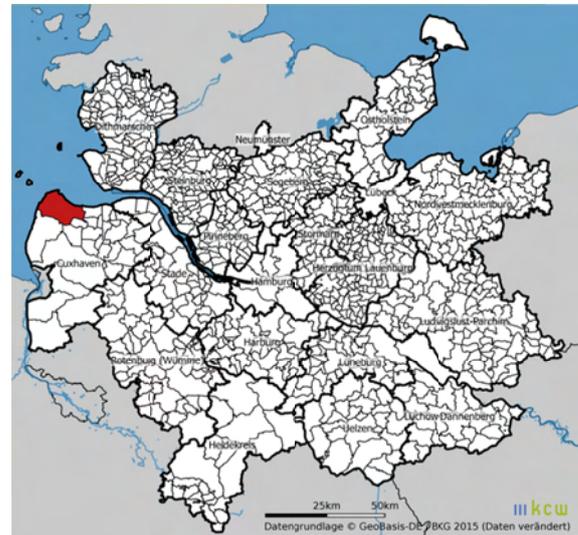
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.bremerhavenbus.de/isoli2009/index.htm

AST Stadt Cuxhaven

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Cuxhaven
Kontakt	VNO, Joachim Sachs, (04141) 9533-14, sachs@vno-stade.de
Liniennummer	1302, 1303, 1306, 1308, 1320, 1351, 1352, 1354

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner direkter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(01801) 227722
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	statisch

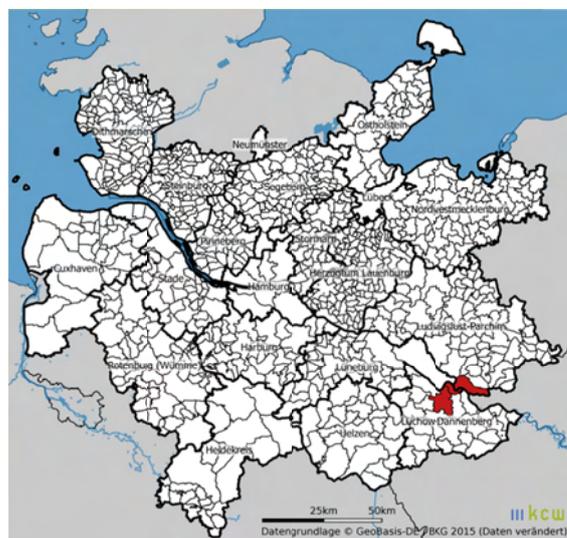
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	10%

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.landkreis-cuxhaven.de/index.phtml?mNavID=1779.13&sNavID=1779.335

Rufbus Dannenberg - Dömitz

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Lüchow-Dannenberg
Kontakt	Landkreis Lüchow-Danneberg, Michael Jaap, (05841) 120507, m.jaap@luechow-dannenberg.de
Liniennummer	1987

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	45 min
Rufnummer	(05861) 2048
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

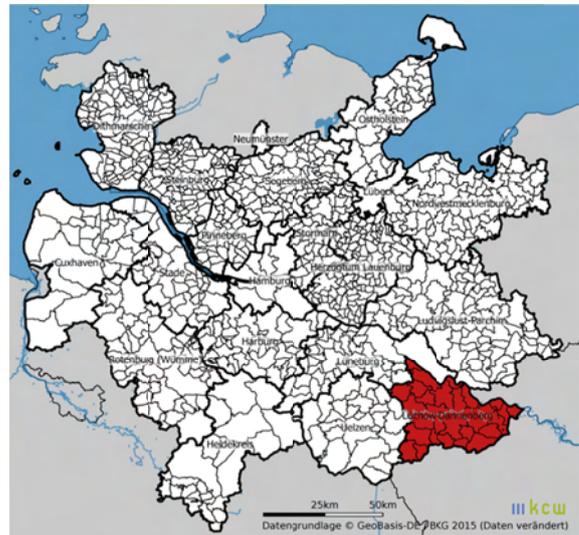
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Wagenkilometer
Kosten, Kostendeckung	30%

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.luechow-dannenberg.de/Portaldata/31/Resources/lk-dokumente/2014/Linie_1987_Rufbus_Dannenberg-Doemitz.pdf

Rufbus Landkreis Lüchow-Dannenberg

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Lüchow-Dannenberg
Kontakt	VNO, Frank Wiesner, (04141) 9533-13, wiesner@vno-stade.de
Liniennummer	1937, 1938 (LSE), 1944, 1945 (Gemeinschaftskonzession mit PVGS), 1946, 1947, 1949



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	keine Daten
Betriebsform	Anruflinienbetrieb

Betriebspraxis

Voranmeldezeit	120 min
Rufnummer	(0584) 1977377
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

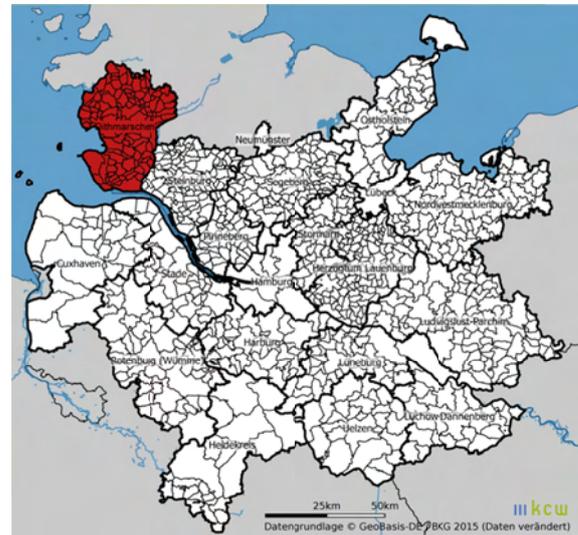
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.luechow-dannenberg.de/Portaldata/2/Resources/kld_dateien/landkreis/landkreis_dokumente/Flyer_1945_Rufbus_2.pdf

RUDI Dithmarschen

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Dithmarschen
Kontakt	Herr Mathias Utech, Autokraft Heide (0481/858315, Mathias.M.Utech@deutschebahn.com)
Liniennummer	diverse im gesamten Kreisgebiet (Linienbetrieb)



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb

Betriebspraxis

Voranmeldezeit	45 min
Rufnummer	(01805) 93500-3/-5
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif + Zuschlag
Fahrscheinerwerb	Quittungsblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Fahrplankilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.dithmarschen.de/PDF/mdb_94164_2501rudi_beide_neu_2013.PDF?ObjSvrID=2046&ObjID=341&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1423657446

AST Bergedorf

Allgemeine Informationen	
Region	Stadt Hamburg
Kontakt	VHH, Rüdiger Neuwirth, (040) 72594-177, ruediger.neuwirth@vhhbus.de
Liniennummer	829

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufsternbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(040) 7211880
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatz-/Ausweitungsangebot, Initiator:
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_vier-_und_marschlande.pdf

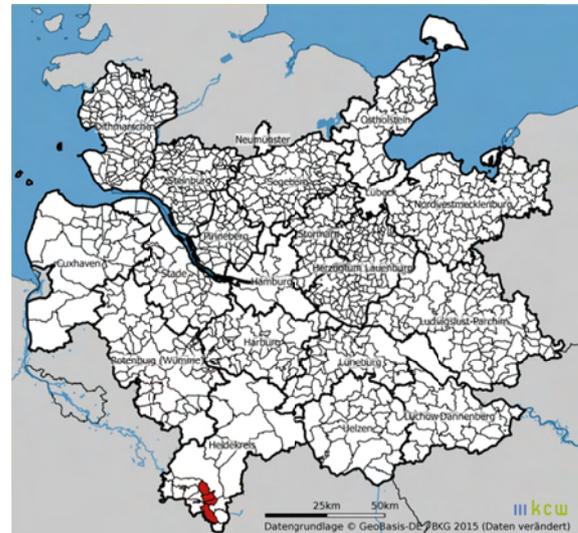
AST Schwarmstedt

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Heidekreis
Kontakt	Landkreis Heidekreis, Thomas Kohlmeier, (05191) 970880, t.kohlmeier@heidekreis.de
Liniennummer	600

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner direkter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(05191) 984848
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Fahrtpauschalen
Kosten, Kostendeckung	6,2 %

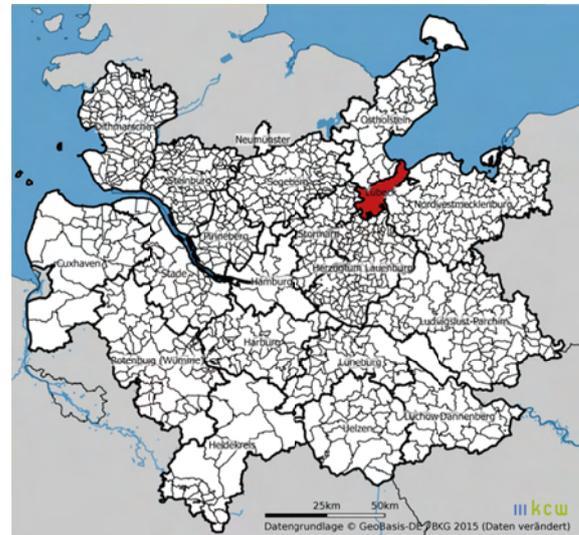
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.vnn-service.de/Informationen/Linie600.pdf

AST Lübeck-Teutendorf

Allgemeine Informationen	
Region	Hansestadt Lübeck
Kontakt	Stadtverkehr Lübeck, Dr. Carolin Höhnke, (0451) 888-2025 , carolin.hoehnke@stadtverkehr-luebeck.de
Liniennummer	35

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(0800) 8616460
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Fahrplankilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.verkehrsmittelvergleich.de/fahrplan/bollbruegg-luebeck-teutendorf#widget

ASM Stadt Lüneburg

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Lüneburg
Kontakt	KVG Stade, Michael Peter, (04141) 525160, peter@kvg-bus.de
Liniennummer	keine Angaben

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufsternbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04131) 5334
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Dispozentrale

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_asm_lueneburg.pdf

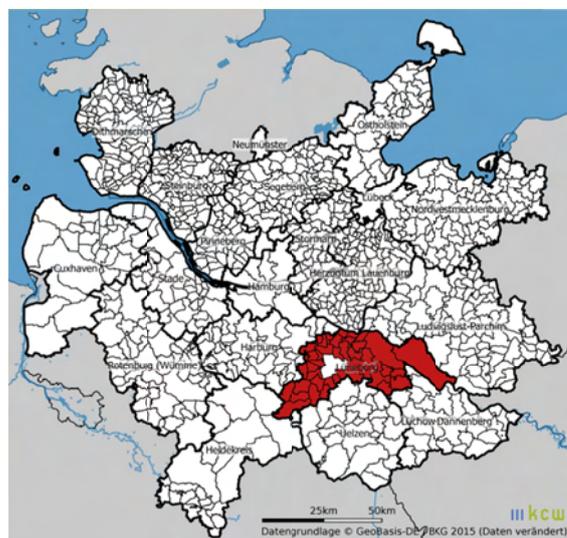
ASM Landkreis Lüneburg

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Lüneburg
Kontakt	Landkreis Lüneburg, Dirk Reichel, (04131) 261521, dirk.reichel@landkreis.lueenburg.de
Liniennummer	keine Angaben

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufsternbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04131) 5334
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Dispozentrale

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_asm_lueneburg.pdf

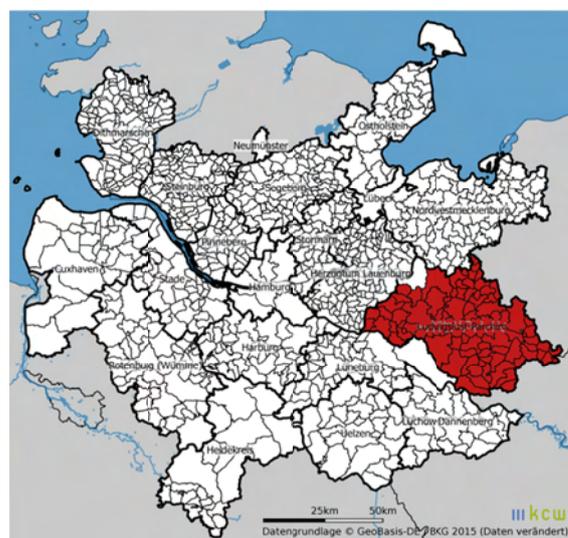
Anrufbus Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Ludwigslust-Parchim
Kontakt	Landkreis Ludwigslust-Parchim, Detlef Boye, (03871) 722-6614, detlef.boy@kreis-lup.de
Liniennummer	60% aller Linien im Kreisgebiet

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	unterschiedlich
Rufnummer	(0385) 4853734
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	Fahrschein drucker
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.vl-p.de/media/fahrplaene/724.pdf

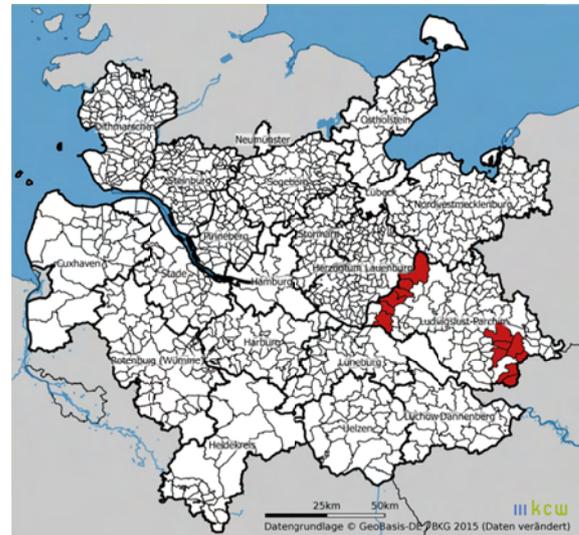
AST Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Ludwigslust-Parchim
Kontakt	Landkreis Ludwigslust-Parchim, Detlef Boye, (03871) 722-6614, detlef.boy@kreis-lup.de
Liniennummer	530, 595, 596

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	unterschiedlich
Rufnummer	verschiedene
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	Fahrscheinrunder
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

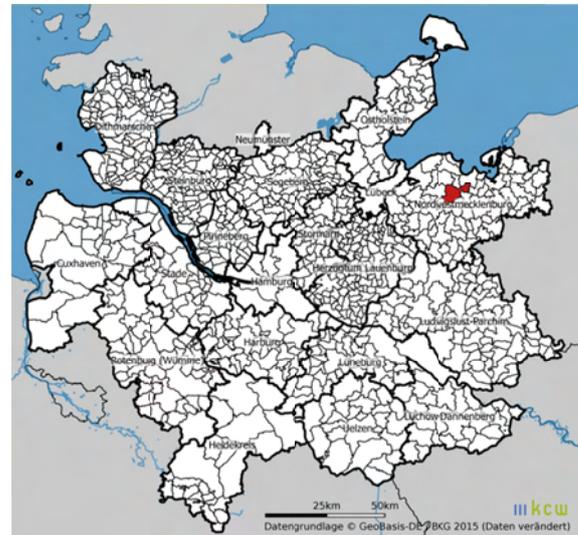
Art der Vergütung	Wagenkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.vl-p.de/media/fahrplaene/596.pdf

Anrufbus Grevesmühlen

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Nordwestmecklenburg
Kontakt	Grevesmühlener Busbetriebe, Jörg Lettau, (03881) 788810
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden, da Flächenbetrieb.



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	keine
Rufnummer	(0800) 6346287, 0800 MEIN BUS
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Jahrespauschale
Kosten, Kostendeckung	12,5%

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen+Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.wohnungsgenossenschaft-grevesmuehlen.de/upl/website/angebote/Stadtbuss.pdf

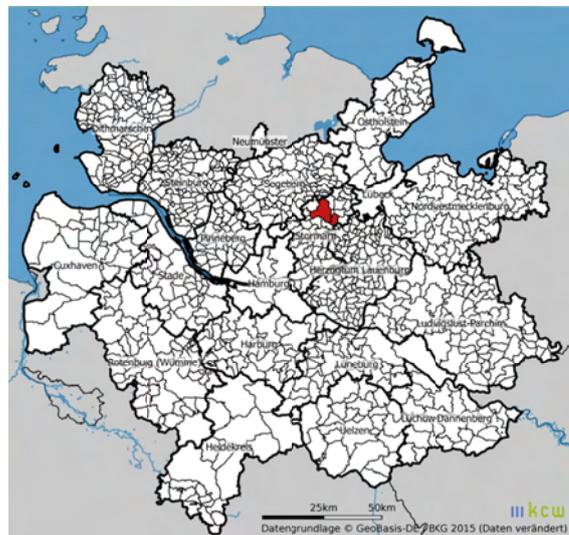
AST Bad Oldesloe Stadt

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Stormarn
Kontakt	Kreis Stormarn, Björn Schönefeld, (04531) 1601492, b.schoenefeld@kreis-stormarn.de
Liniennummer	8109

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04531) 17400
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

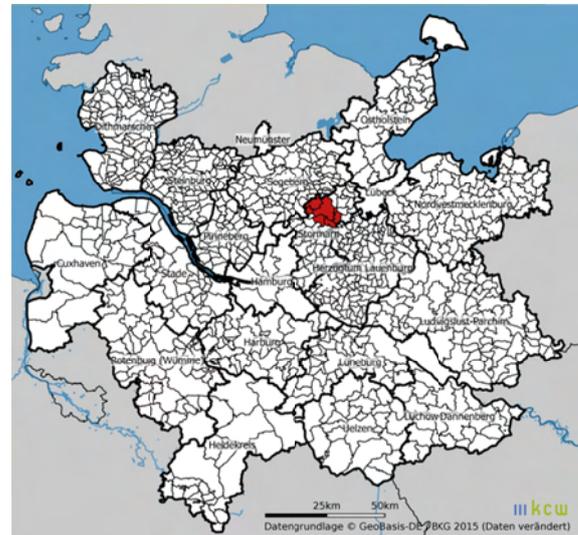
Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8109_lbad-oldesloe.pdf

AST Bad Oldesloe Umland

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Stormarn
Kontakt	Kreis Stormarn, Björn Schönefeld, (04531) 1601492, b.schoenefeld@kreis-stormarn.de
Liniennummer	8129



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04531) 17400
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

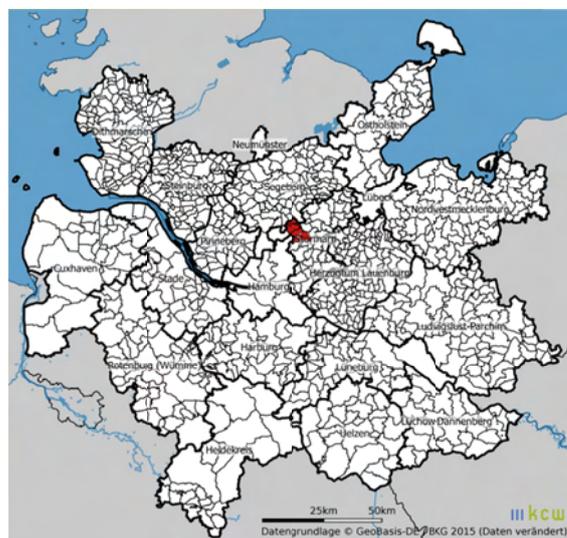
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	25%

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Verdichtungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8129_lbad-oldesloe_umland.pdf

AST Bargteheide

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Stormarn
Kontakt	Kreis Stormarn, Björn Schönefeld, (04531) 1601492, b.schoenefeld@kreis-stormarn.de
Liniennummer	8119



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb

Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04532) 2883324
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	13%

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Verdichtungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8119_lbargteheide_umland.pdf

AST Reinfeld

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Stormarn
Kontakt	Kreis Stormarn, Björn Schönefeld, (04531) 1601492, b.schoenefeld@kreis-stormarn.de
Liniennummer	8139



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb

Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04154) 5550
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	15%

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Verdichtungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8139_reinfeld_umland.pdf

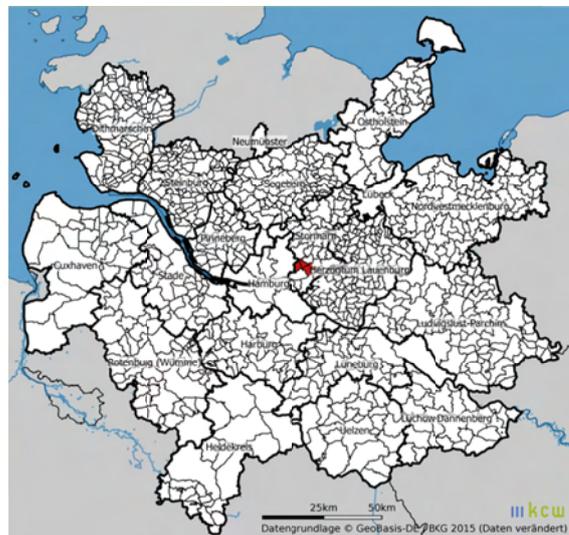
AST Brunsbek

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Stormarn
Kontakt	Kreis Stormarn, Björn Schönefeld, (04531) 1601492, b.schoenefeld@kreis-stormarn.de
Liniennummer	837

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04532) 505130
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	1%

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Beruf/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_837_brunsbek.pdf

AST Tritttau

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Stormarn
Kontakt	Kreis Stormarn, Björn Schönefeld, (04531) 1601492, b.schoenefeld@kreis-stormarn.de
Liniennummer	8888, 8889, 8769



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb

Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04154) 5599
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

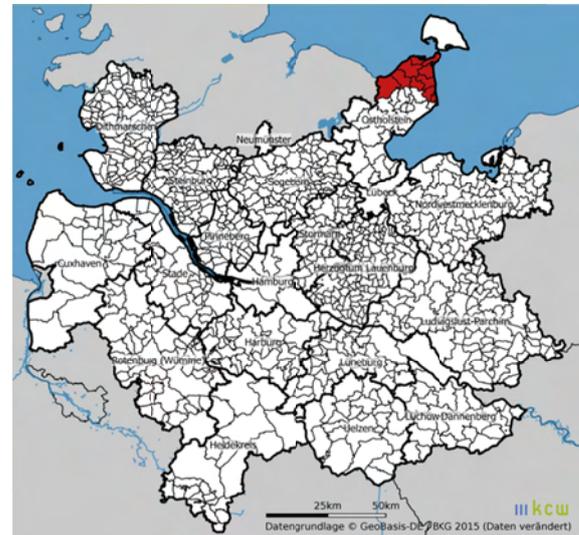
Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	12%

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Verdichtungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8769_tritttau.pdf

AnrufBus Ostholstein-Nord

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Ostholstein
Kontakt	Autokraft, Anneke Borchert, (0431) 710-740, anneke.borchert@autokraft.de; Kreis Ostholstein, Oscar Klose, (04521) 788276, o.klose@kreis-oh.de
Liniennummer	Flächenbetrieb



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	45 min
Rufnummer	(04362) 90525
Buchung	Verkehrsunternehmen, mit IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

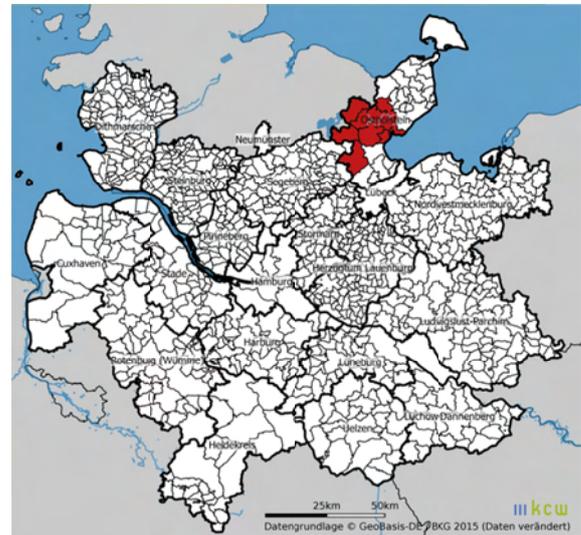
Tarifizierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif + Zuschlag
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.bahn.de/autokraft/view/angebot/anrufbus-ostholstein/anrufbus-ostholstein.shtml

ALFA Ostholstein-Mitte

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Ostholstein
Kontakt	Rohde Verkehrsbetriebe, Carsten Abendroth, (04521) 8305317, carsten.abendroth@transdev.com
Liniennummer	5502, 5504, 5505, 5506, 5507, 5508, 5510, 5515, 5516, 5518, 5590, 5801, 5802, 5803, 5816, 5900, 5960, 5961



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0800) 2532 2532 (0800 ALFA ALFA)
Buchung	Dispozentrale, mit IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Dispozentrale

Tarifizierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Notfahrscheine SH-Tarif
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Angebotskilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatz-/Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Versorgung
Online-Information	www.nob.de/uploads/nob/schedule/51/download-fahrplan-linie-5515-gultig-ab-15-12-2013.pdf

ALFA Scharbeutz

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Ostholstein
Kontakt	Rohde Verkehrsbetriebe, Carsten Abendroth, (04521) 8305317, carsten.abendroth@transdev.com
Liniennummer	5817



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb

Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0800) 2532 2532 (0800 ALFA ALFA)
Buchung	Dispozentrale, mit IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Dispozentrale

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Notfahrscheine SH-Tarif
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

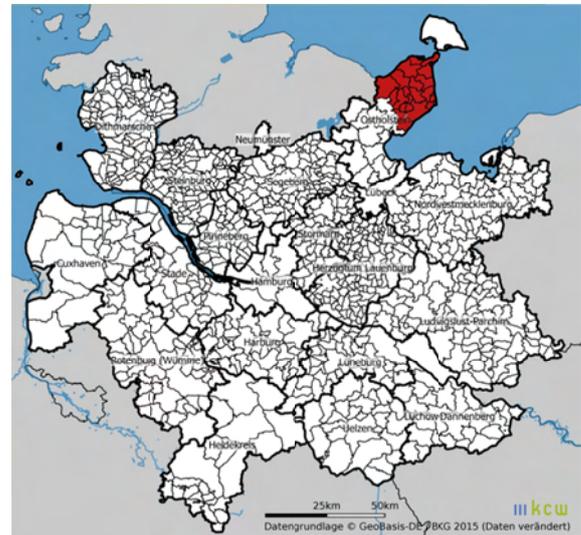
Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Versorgung/Freizeit
Online-Information	www.nob.de/uploads/nob/schedule/23/download-fahrplan-linie-5817.pdf

ALFA Ostholstein-Nord

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Ostholstein
Kontakt	Autokraft, Anneke Borchert, (0431) 710-740, anneke.borchert@autokraft.de; Kreis Ostholstein, Oscar Klose, (04521) 788276, o.klose@kreis-oh.de
Liniennummer	5751, 5754, 4310, 5600, 5603, 5653, 5800, 5804, 5806, 5811



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(04561) 511111
Buchung	Verkehrsunternehmen, mit IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifizierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

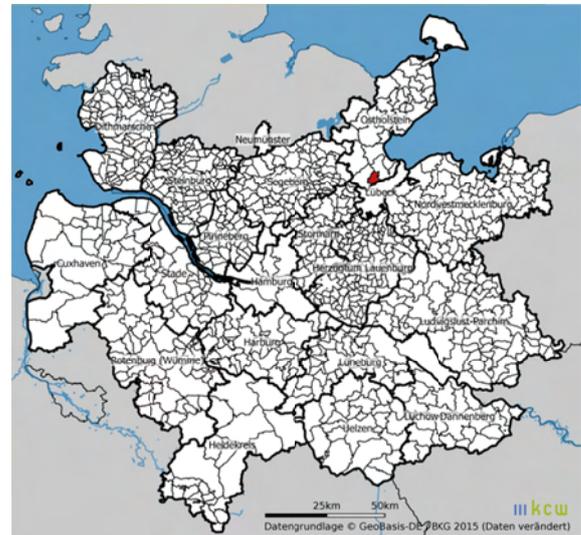
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatz-/Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Versorgung
Online-Information	www.bahn.de/autokraft/view/angebot/flexible_bedienformen.shtml

AST Bad Schwartau

Allgemeine Informationen	
Region	Hansestadt Lübeck
Kontakt	Stadtverkehr Lübeck, Dr. Carolin Höhnke, (0451) 888-2025 , carolin.hoehnke@stadtverkehr-luebeck.de
Liniennummer	10

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(0451) 8882890
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Fahrplankilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Beruf
Online-Information	www.verkehrsmittelvergleich.de/fahrplan/bad-schwartau-zob

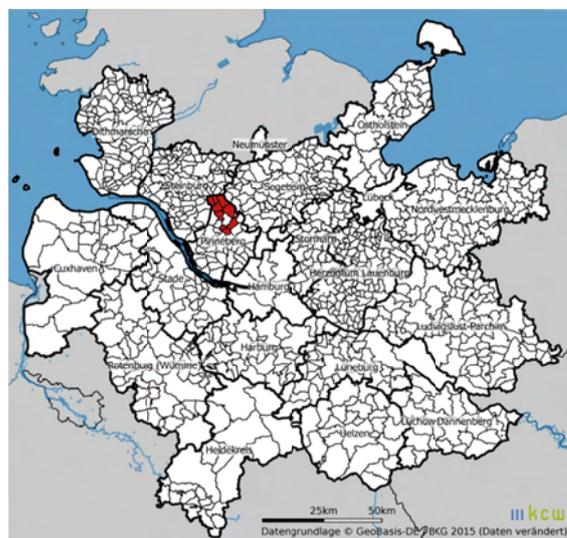
AST Barmstedt

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Pinneberg
Kontakt	Minicar Nord, (04121) 750642
Liniennummer	6542,6543, 6544

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(04121) 750642
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetztkilometer + Anfahrtspauschale
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

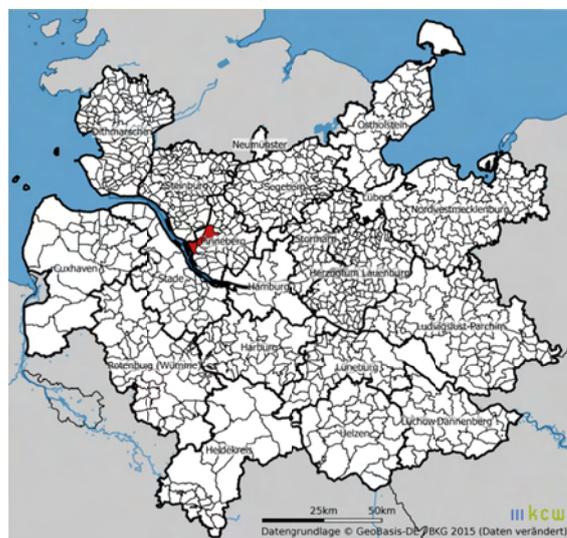
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger + Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.nimmbus.de/fahrplanbuch/plaene/6543H-1.htm

Anruflinientaxi Elmshorn

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Pinneberg
Kontakt	Die Linie, Cliff Lüers, (04551) 1573, cliff.lueers@dielinie.de
Liniennummer	6506

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	Vorwerktag
Rufnummer	(04121) 906666
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger + Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Beruf/Versorgung
Online-Information	www.nimmbus.de/fahrplanbuch/plaene/6506R-2.htm

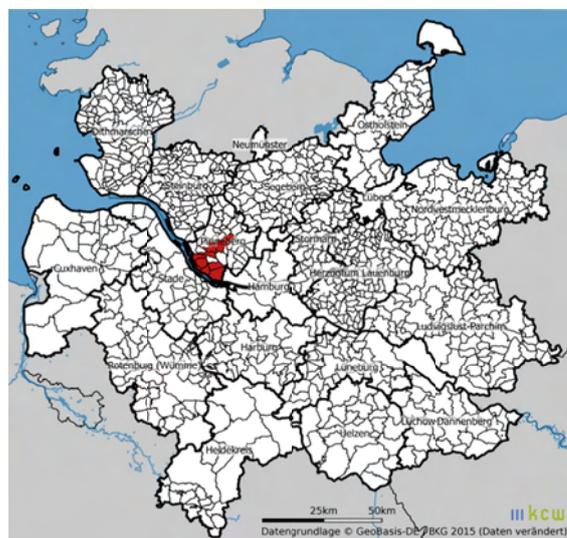
Anruflinientaxi Uetersen

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Pinneberg
Kontakt	KVIP, (04122) 90980
Liniennummer	6667, 6668, (589)

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	Vorwerktag
Rufnummer	(04122) 90980
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Verkehrsunternehmen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

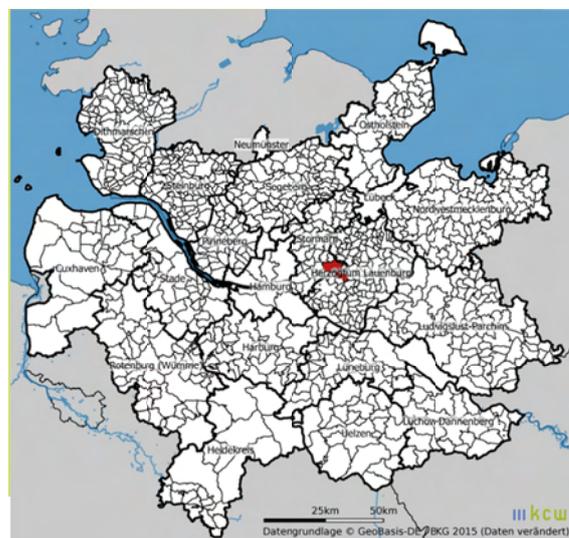
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatz-/Ausweitungsangebot, Aufgabenträger + Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Beruf/Versorgung
Online-Information	www.nimmbus.de/fahrplanbuch/plaene/6667H-2.htm

AST Basthorst

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Herzogtum Lauenburg
Kontakt	Kreis Herzogtum Lauenburg, Andrew Yomi, (04541) 888-315, yomi@kreis-rz.de
Liniennummer	8889

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04154) 5599
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	keine Daten, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8889_lbasthorst.pdf

AST Lehmrade

Allgemeine Informationen

Region	Kreis Herzogtum Lauenburg
Kontakt	Kreis Herzogtum Lauenburg, Andrew Yomi, (04541) 888-315, yomi@kreis-rz.de
Liniennummer	8514

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04542) 9009132
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

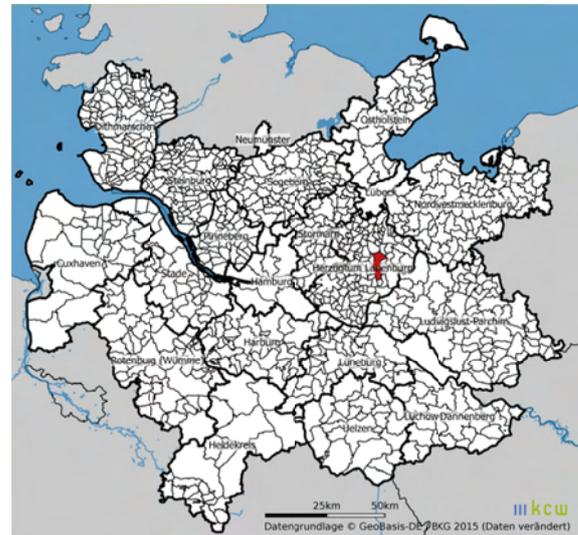
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.nimmbus.de/fahrplanbuch/plaene/8514H-1.htm

AST Grambek

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Herzogtum Lauenburg
Kontakt	Kreis Herzogtum Lauenburg, Andrew Yomi, (04541) 888-315, yomi@kreis-rz.de
Liniennummer	8515

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04542) 9009132
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

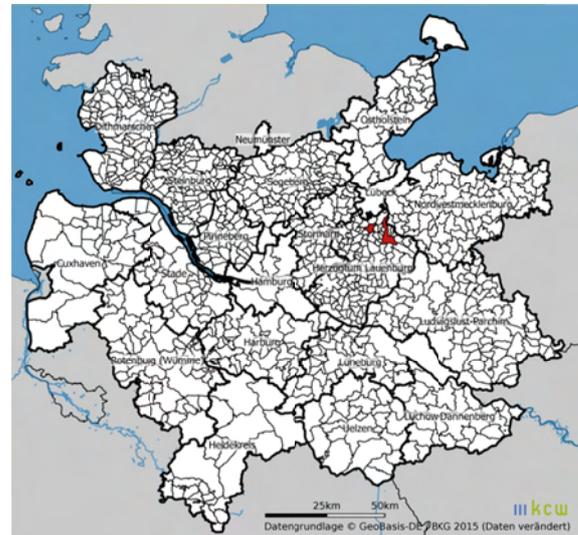
Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8515_grambek.pdf

AST Berkenthin

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Herzogtum Lauenburg
Kontakt	Kreis Herzogtum Lauenburg, Andrew Yomi, (04541) 888-315, yomi@kreis-rz.de
Liniennummer	8749



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Kleiner direkter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04544) 800155
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

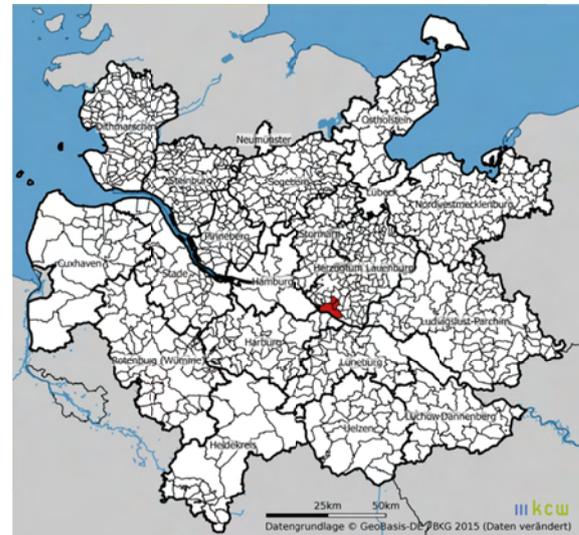
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8749_berkenthin.pdf

AST Worth

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Herzogtum Lauenburg
Kontakt	Kreis Herzogtum Lauenburg, Andrew Yomi, (04541) 888-315, yomi@kreis-rz.de
Liniennummer	8879

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04152) 1393560
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

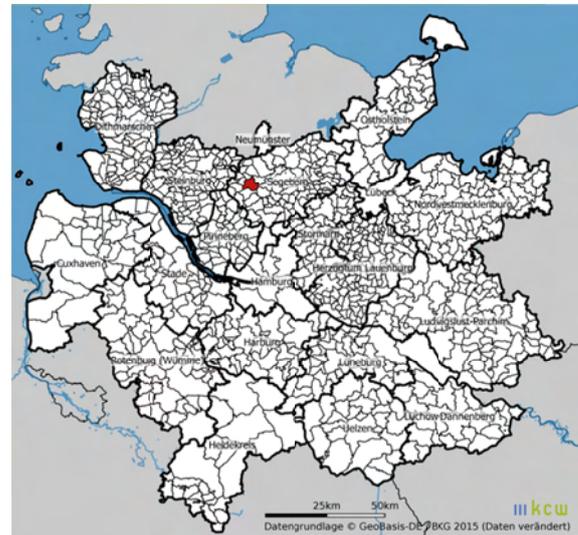
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Aufgabenträger+Kommunen
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_8879_worth.pdf

AST Bad Bramstedt

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Segeberg
Kontakt	Autokraft, Börge Lumma, (04531) 172725, boerge.lumma@autokraft.de
Liniennummer	7609

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04192) 898983
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

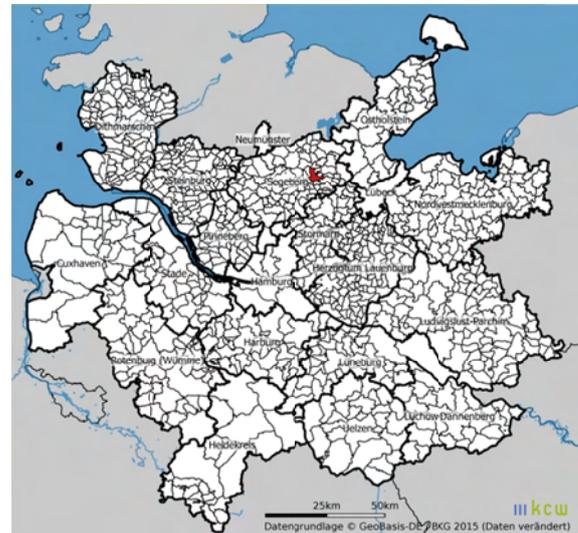
Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatzangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.taxi-pfeiffer.de/files/AST-2011-Aushang.pdf

AST Bad Segeberg

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Segeberg
Kontakt	Rohde Verkehrsbetriebe, Carsten Abendroth, (04521) 8305317, carsten.abendroth@transdev.com
Liniennummer	7751, 7752



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04551) 901590
Buchung	Dispozentrale, mit IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Dispozentrale

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

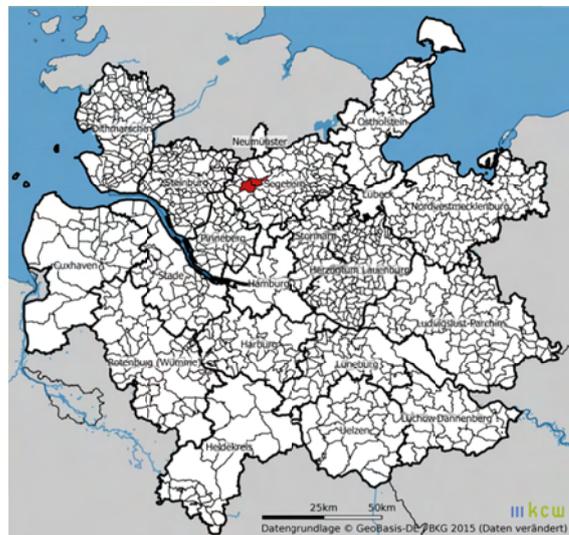
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ersatz-/Ausweitungsangebot, Aufgabenträger+ Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.nob.de/uploads/nob/schedule/7/download-fahrplan-7752.pdf

AST Wildpark Eekholt

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Segeberg
Kontakt	Die Linie, Cliff Lüers, (04551) 1573, cliff.lueers@dielinie.de
Liniennummer	7509

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	Großer Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	unterschiedlich
Rufnummer	(04822) 1573 (Mo-Fr); (04192) 898983 (Sa+So)
Buchung	Verkehrsunternehmen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Aufgabenträger+Verkehrsunternehmen
Verkehrszweck	Freizeit
Online-Information	www.wildpark-eekholt.de/download/AST_7509.pdf

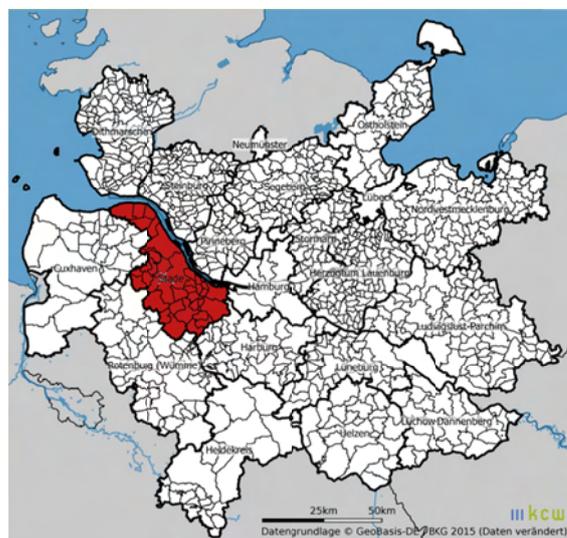
AST Landkreis Stade

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Stade
Kontakt	VNO, Joachim Sachs, (04141) 9533-14, sachs@vno-stade.de
Liniennummer	50 Linien

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	45 min
Rufnummer	(01801) 334433
Buchung	Dispozentrale, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Dispozentrale

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	nein
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Dispopauschale + Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	20%

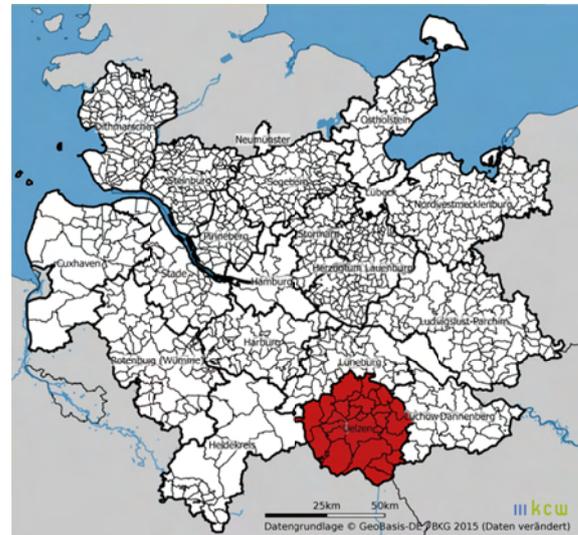
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.ast-stade.de/html/fahrplane.html

AST Landkreis Uelzen

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Uelzen
Kontakt	VNO, Frank Wiesner, (04141) 9533-13, wiesner@vno-stade.de
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden.

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufsternbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(0581) 828384
Buchung	Dispozentrale
Disposition	durch Dispozentrale

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	nein
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Aufgabenträger
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.rbb-bus.de/regiobusbs/view/mdb/regiobusbs/service/mdb_190332_ast_fahrplan_2015_ik_uelzen.pdf

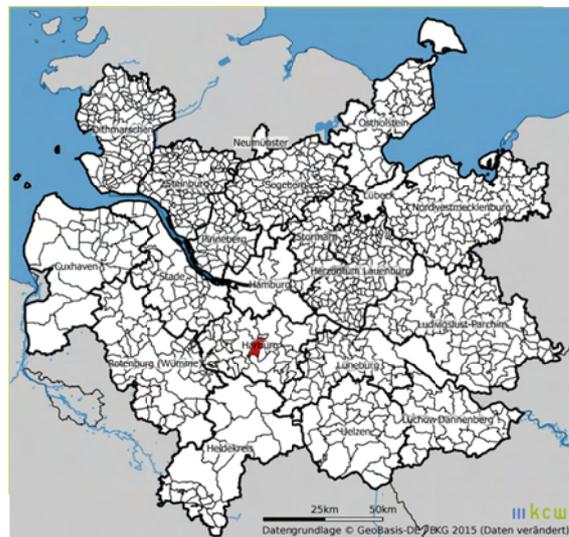
AST Bendestorf

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Harburg
Kontakt	Taxi Nordheide, (04181) 31300
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflkorridorbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(01801) 779977
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	36%

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.vv-jesteburg.de/de/filemanager/AST-Flyer-aktuell.pdf

AST Jesteburg

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Harburg
Kontakt	Taxi Nordheide, (04181) 31300
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(01801) 779977
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetztkilometer
Kosten, Kostendeckung	21%

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.vv-jesteburg.de/de/filemanager/AST-Flyer-aktuell.pdf

AST Hanstedt

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Harburg
Kontakt	Taxibetrieb Raunecker, (04175) 1441
Liniennummer	4960, 4961, 4962, 4963, 4964, 4965, 4966

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(04175) 1441
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

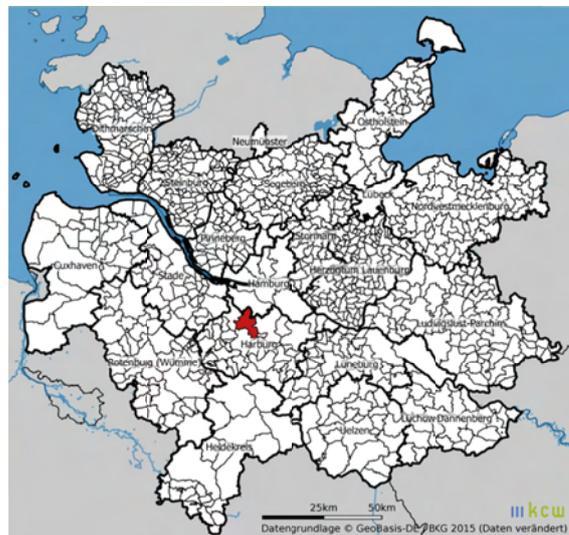
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Wagenkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hanstedt.de/portal/seiten/bus-bahn-ast-5000099-20130.html

AST Rosengarten

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Harburg
Kontakt	KVG Lüneburg, Herr Bartels, (04131) 8807-42, n.bartels@kvg-lueneburg.de
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden, da Flächenbetrieb.

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(01805) 120244
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_rosengarten.pdf

AST Seevetal

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Harburg
Kontakt	KVG Lüneburg, Herr Bartels, (04131) 8807-42, n.bartels@kvg-lueneburg.de
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden, da Flächenbetrieb.



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(01805) 858785
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/pdf/asm_ast/hvv_ast_seevetal.pdf

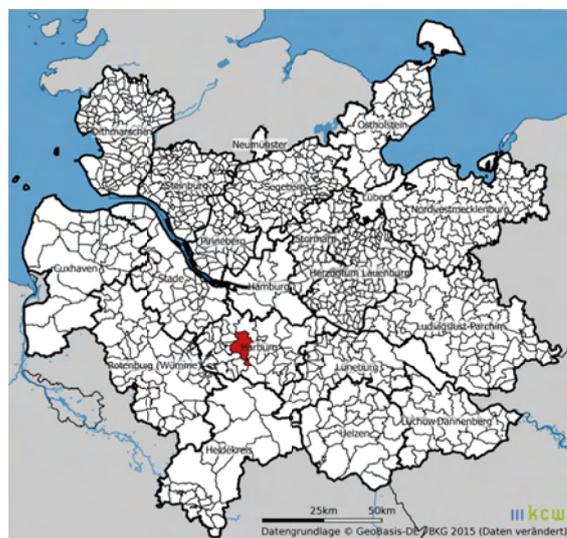
AST Buchholz i.d.N.

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Harburg
Kontakt	Verkehrsbetriebe Buchholz i.d.N. GmbH, Maurerstraße 10, 21244 Buchholz i.d.N., mail@buchholz-bus.de
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04181) 38889
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buchholz-bus.de/presse/flyer-ast-0804.pdf

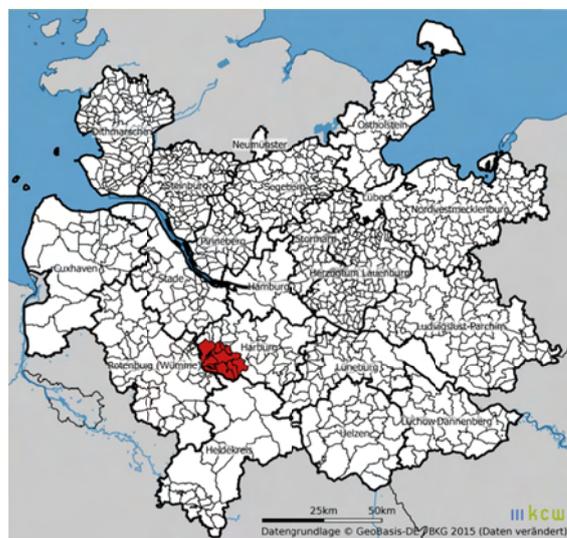
AST Tostedt

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Harburg
Kontakt	Samtgemeinde Tostedt, Herr Gerhardt, (04182) 298-163, g.gerhardt@tostedt.de
Liniennummer	Keine Liniennummer vorhanden

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufsternbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04182) 289575
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetzkilometer
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

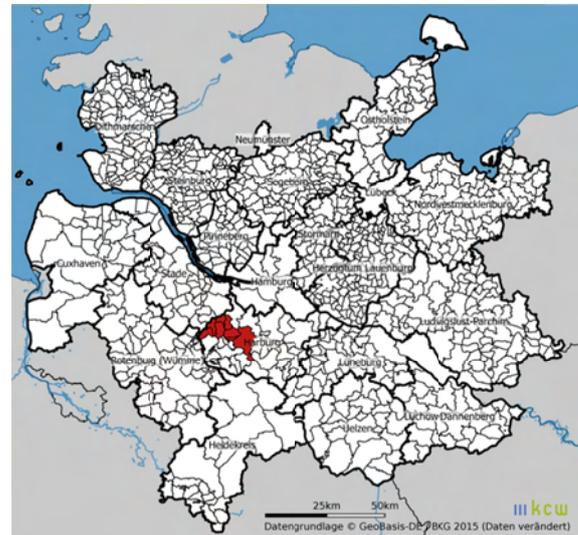
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	keine Seite vorhanden

AST Hollenstedt

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Harburg
Kontakt	KVG Lüneburg, Herr Bartels, (04131) 8807-42, n.bartels@kvg-lueneburg.de
Liniennummer	4980, 4981, 4982, 4983, 4984, 4985, 4986, 4987

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(04165) 2223294
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Verdichtungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	https://www.hollenstedt.de/portal/seiten/anrufsammeltaxi-906000050-20140.html

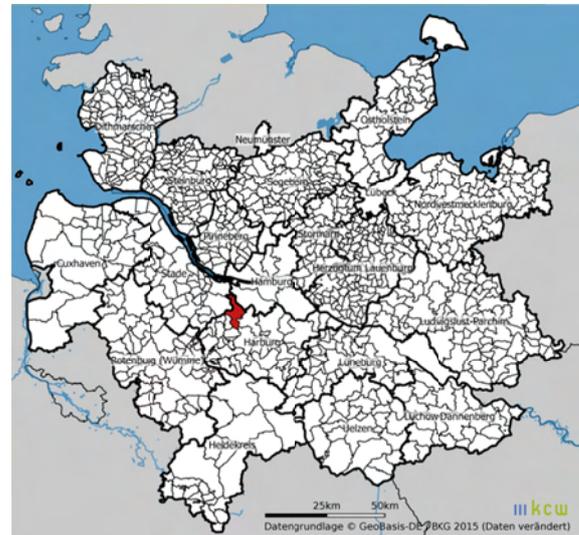
Rufbus Neu Wulmstorf

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Harburg
Kontakt	Gemeinde Neu Wulmstorf, Manfred Koch, (040) 70078-310, m.koch@rh-neu-wulmstorf.de
Liniennummer	4911, 4912, 4913, 4914

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(0800) 7007887
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	keine Angaben
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	keine Daten, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	keine Angaben
Online-Information	www.neu-wulmstorf.de/portal/meldungen/der-rufbus-informationen-zum-angebot-in-neu-wulmstorf-913001034-20160.html

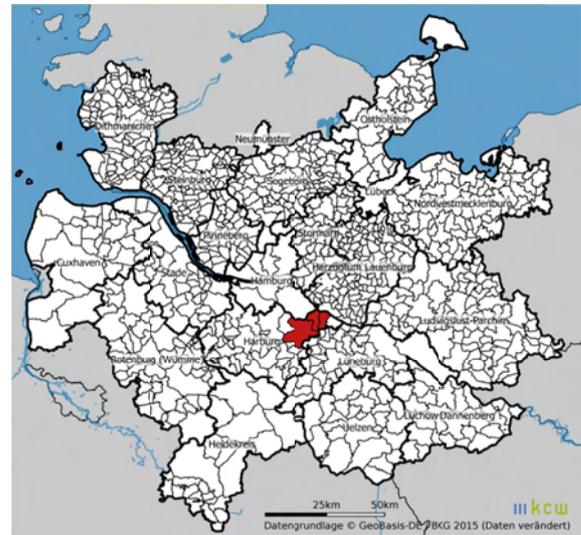
ASM Elbmarsch

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Harburg
Kontakt	befindet sich momentan im Vergabeverfahren, daher kein Ansprechpartner
Liniennummer	4901, 4903, 4905, 4906, 4907, 4910

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	60 min
Rufnummer	(04177) 719917
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	ja

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	Besetztkilometer + Anfahrtspauschale
Kosten, Kostendeckung	30%

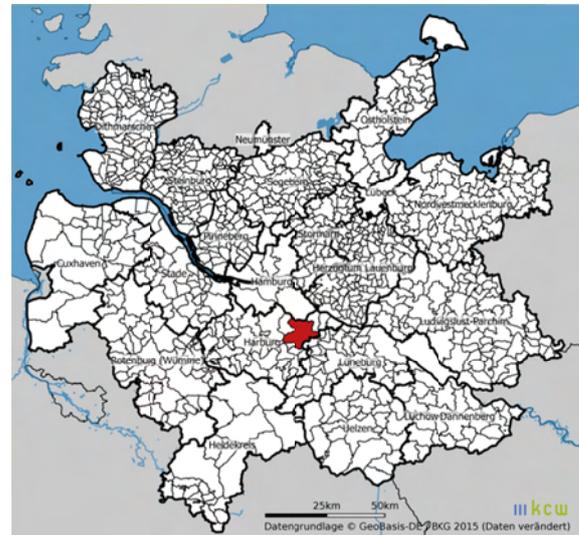
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Beruf/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.samtgemeinde-elbmarsch.de/downloads/datei/OTA0MDAwMTI0Oy07L3Vzci9sb2NhbC9odHRwZC92aHRkb2NzL2Ntcy9lbGJtYXJzY2gubWVkaWVuL2Rva3VtZW50ZS9mYWVhYXhjb2N1Y2hfMjAxM19zZ19lbGJtYXJzY2gucGRm/fahrplanbuch_2013_sg_elbmarsch.pdf

ASM Stadt Winsen

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Harburg
Kontakt	Verkehrsbetriebe Buchholz i.d.N. GmbH, Maurerstraße 10, 21244 Buchholz i.d.N., mail@buchholz- bus.de
Liniennummer	149, 4404, 4405, 4406, 4407, 4408, 4409, 4410, 5402

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 (Mietwagen)
Vertragsart	Kleiner indirekter Verkehrsvertrag
Betriebsform	Anrufsternbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 min
Rufnummer	(04171) 75051
Buchung	Taxi/Mietwagen, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Taxi/Mietwagen

Tarifizierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	pauschal
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	nein

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	keine Daten
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Kommunen (außer Landkreise)
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.hvv.de/ueber-uns/verkehrsangebot/anruf-sammeltaxi-mobil/

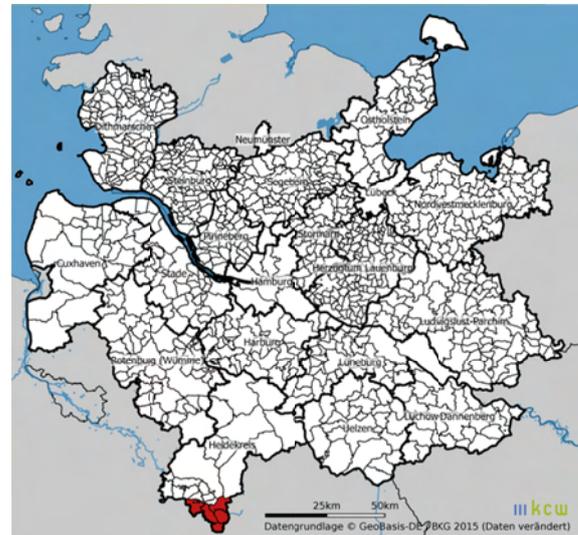
Bürgerbus Schwarmstedt

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Heidekreis
Kontakt	Bürgerbus Samtgemeinde Schwarmstedt e. V., Wilfried Stach, 05071/4906
Liniennummer	Tour 1-9

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

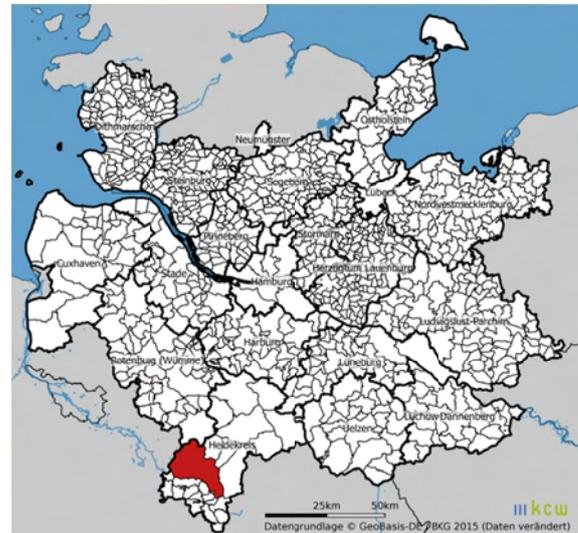
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.schwarmstedt.de/joomla/index.php/buerger/soziales-kirchen/buergerbus

Bürgerbus Walsrode

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Heidekreis
Kontakt	Bürgerbus Walsrode e. V., Herr Joachim Wiebring, info@buergerbus-walsrode.de
Liniennummer	Westenholz - Krelingen - Düşhorn - Walsrode

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-walsrode.de/

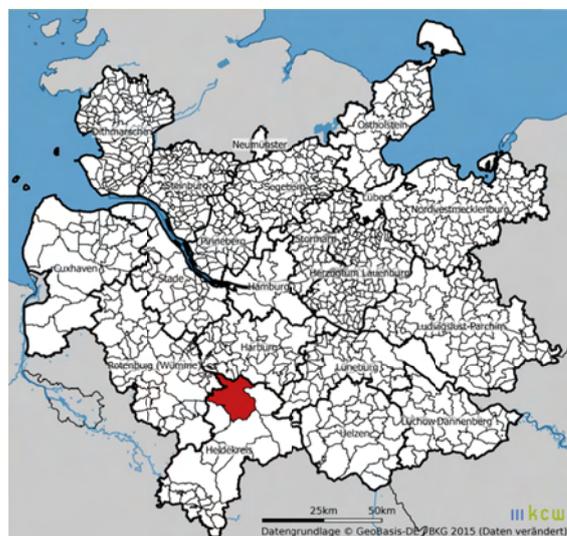
Bürgerbus Schneverdingen

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Heidekreis
Kontakt	Bürgerbus Schneverdingen e. V., Herr Heinrich Mahnken, Tel. 05193-9820740
Liniennummer	110, 111, 112

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

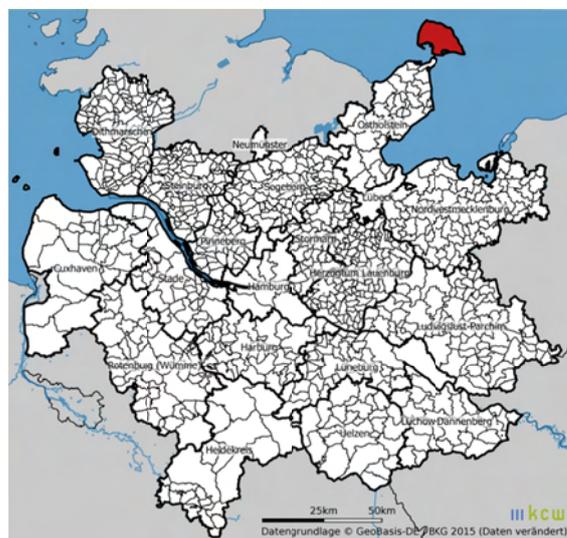
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-schneverdingen.de/

Bürgerbus Fehmarn

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Ostholstein
Kontakt	Bürgerbus Fehmarn e. V., Frau Beate Burow, 04371-506654
Liniennummer	Flächenbetrieb Insel Fehmarn

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Sommer: Linienverkehr plus Anruflächenbetrieb; Winter: Anruflinienbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	Winter: 30 min
Rufnummer	(04362) 90525, (0175) 2519900 (ab 16:15)
Buchung	VU oder Fahrer, ohne IT-Dispositionssystem
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreibblock
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

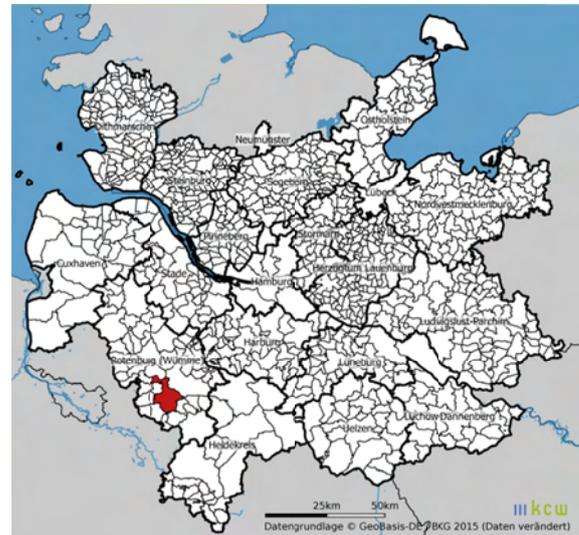
Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Betriebskostenzuschuss als Zuwendung
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung/Tourismus
Online-Information	www.buergerbus-fehmarn.de/

Bürgerbus Stadt Rotenburg (Wümme)

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Rotenburg (Wümme)
Kontakt	Bürgerbus Rotenburg (Wümme) e. V., Bernhard Franz, 04269/922944, b.franz@buergerbus-row.de
Liniennummer	802, 803

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-row.de/

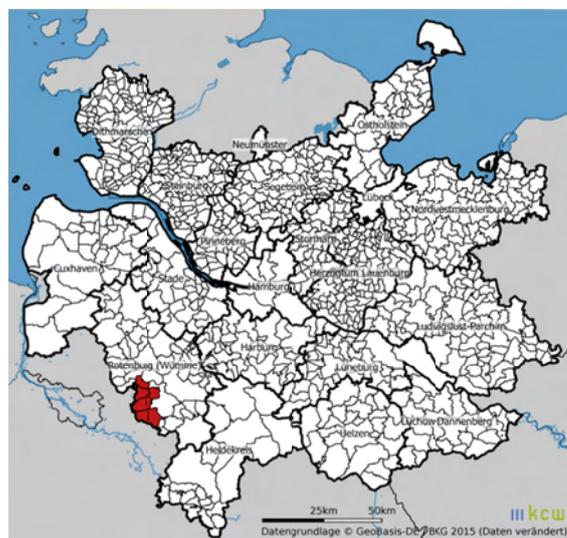
Bürgerbus Sottrum

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Rotenburg (Wümme)
Kontakt	BürgerBus Samtgemeinde Sottrum e. V., Ulrich Thiar, 04261/8400999, buergerbus-sottrum@web.de
Liniennummer	852, 853, 854,856

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-sottrum.de/

Bürgerbus Zeven

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Rotenburg (Wümme)
Kontakt	Bürgerbus Samtgemeinde Zeven e. V., Heike Treu, buergerbus-zeven@t-online.de
Liniennummer	863, 864

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-zeven.de/

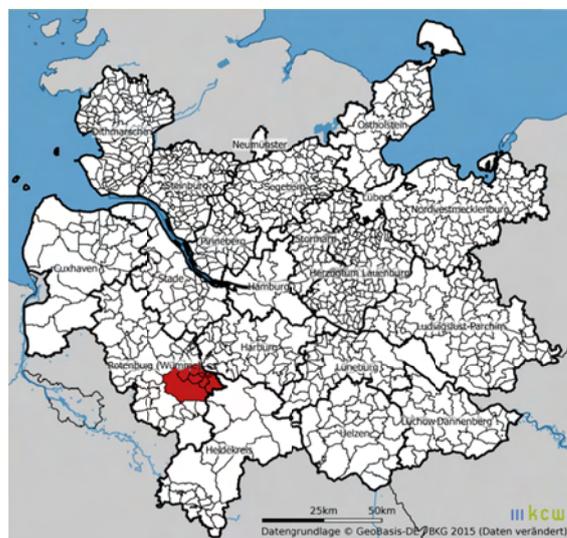
Bürgerbus Fintel

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Rotenburg (Wümme)
Kontakt	Bürgerbus Samtgemeinde Fintel e. V., Wilfried Pohl, 04267/953982, vorsitzender@buergerbus-fintel.de
Liniennummer	872, 873

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-fintel.de/

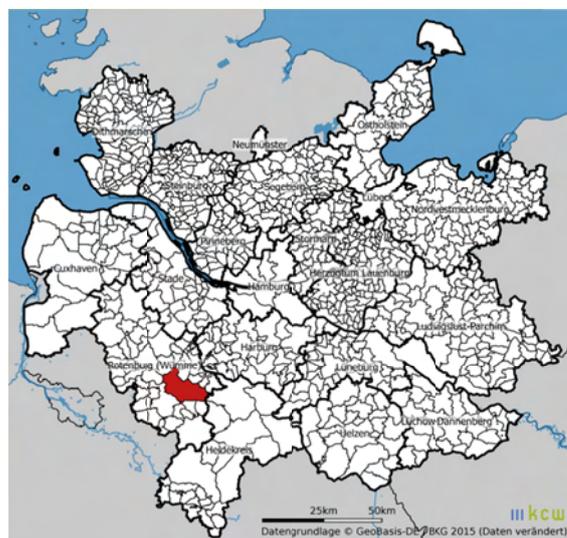
Bürgerbus Scheeßel

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Rotenburg (Wümme)
Kontakt	Bürgerbusverein Scheeßel e. V., Hermann Vajen, 04263/3944, info@buergerbus-scheessel.de
Liniennummer	877, 878

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-scheessel.de/

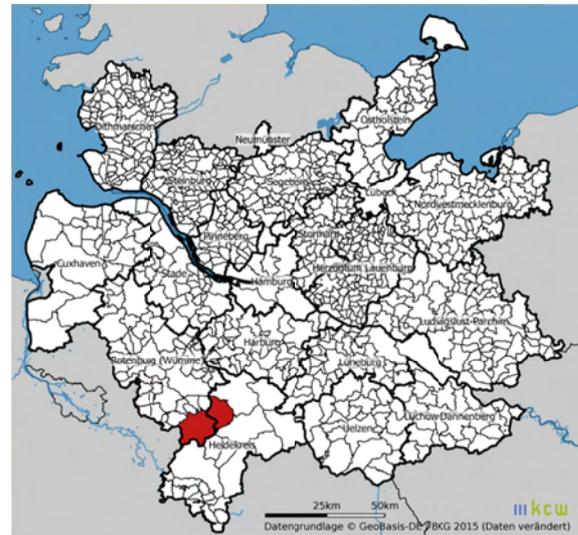
Bürgerbus Visselhövede

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Rotenburg (Wümme)
Kontakt	Bürgerbusverein Visselhövede e. V., Eckhard Langanke, 04262/2464, langanke@ewe.net
Liniennummer	881, 884, 885

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	ÖPNV-Tarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

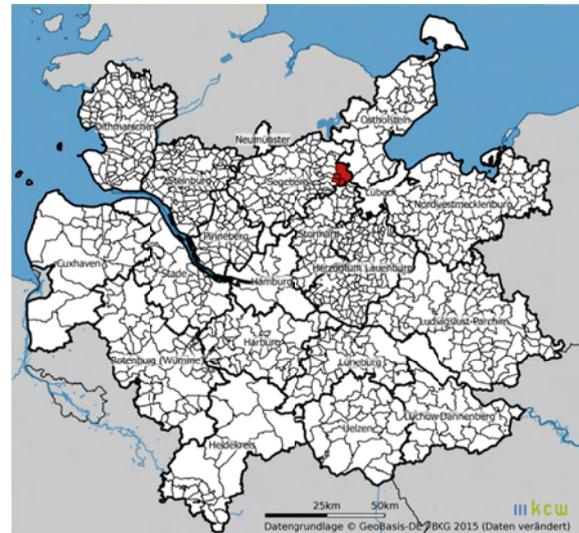
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	buengerbus.visselhoevede.de/

AnrufBürgerBus Pronstorf

Allgemeine Informationen	
Region	Kreis Segeberg
Kontakt	Autokraft, Börge Lumma, (04531) 172725, boerge.lumma@autokraft.de
Liniennummer	7653

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Anrufflächenbetrieb



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	30 Min
Rufnummer	0178-2349555
Buchung	Fahrer
Disposition	durch Bürgerbusvereinx

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinwerb	Abreißblock
Enthalten im Fahrplan	ja
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Verdichtungs-/Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Schülerverkehr/Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbusverein-segeberg-ost.de

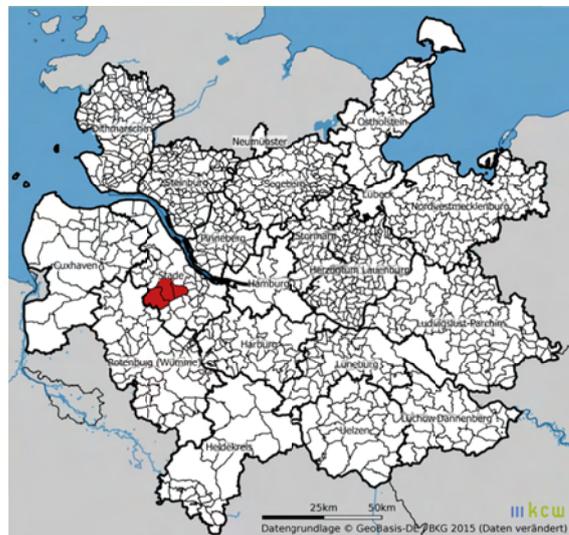
Bürgerbus Fredenbeck

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Stade
Kontakt	BürgerBus Samtgemeinde Fredenbeck e. V., Frau Elke Weh, 04149/8543, elkeweh@web.de
Liniennummer	Linie 2311, 2312, 2313, 2314

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

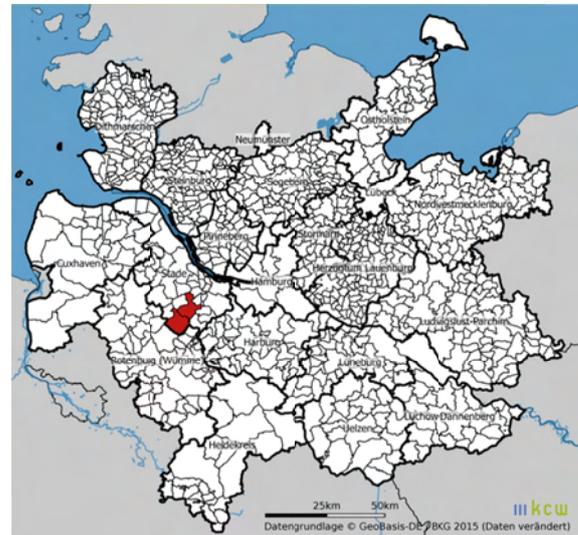
Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	buengerbus-fredenbeck.de/index.html

Bürgerbus Harsefeld

Allgemeine Informationen	
Region	Landkreis Stade
Kontakt	BürgerBus Samtgemeinde Harsefeld e. V., Martin Schimmöller, 04164/811131, info@buergerbus-harsefeld.de
Liniennummer	Linie 2301, 2302, 2303

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-harsefeld.de/

Bürgerbus Osteland

Allgemeine Informationen

Region	Landkreis Stade
Kontakt	BürgerBus-Verein Osteland e. V., 0171/7779168, info@buergerbus-osteland.de
Liniennummer	Linie 2927

Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis

Genehmigungsart	§ 42 (Linienverkehr)
Vertragsart	entfällt
Betriebsform	Linienverkehr



Betriebspraxis

Voranmeldezeit	entfällt
Rufnummer	entfällt
Buchung	entfällt
Disposition	durch Bürgerbusverein

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation

Tarifierung	Sondertarif
Fahrscheinerwerb	Fahrscheindrucker
Enthalten im Fahrplan	keine Angaben
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	keine Angaben

Kosten und Nutzung

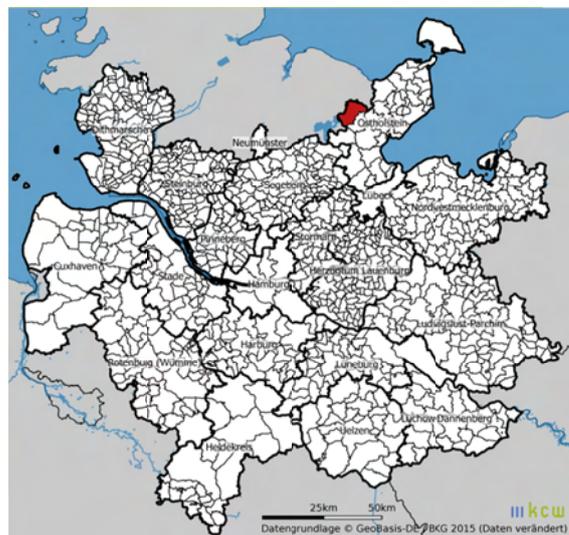
Art der Vergütung	entfällt
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen

Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Freizeit/Versorgung
Online-Information	www.buergerbus-osteland.de

Bürgerbus Malente (geplant)

Allgemeine Informationen	
Region	Gemeinde Malente
Kontakt	Kreis Ostholstein, Fachdienst Regionale Planung, Oscar Klose, (04521) 788-276, o.klose@kreis-oh.de
Liniennummer	Linienbetrieb mit bedarfsgestützten Fahrtabschnitten



Organisation, Vertrags- und Genehmigungspraxis	
Genehmigungsart	genehmigungsfrei
Vertragsart	Keine, Zuwendungsbescheid mit Nebenbestimmungen
Betriebsform	Linienverkehr, ggf. ergänzte Bedienungen bei Bedarf

Betriebspraxis	
Voranmeldezeit	45 min
Rufnummer	entfällt
Buchung	noch nicht festgelegt
Disposition	durch noch nicht festgelegt

Tarifierung, Vertrieb und Fahrgastinformation	
Tarifierung	Spenden
Fahrscheinwerb	ohne
Enthalten im Fahrplan	nein
Enthalten im elektronischen Auskunftssystem	geplant

Kosten und Nutzung	
Art der Vergütung	Zuwendung
Kosten, Kostendeckung	keine Angaben

Planung, Zweck und weitere Informationen	
Planungsansatz, Initiator	Ausweitungsangebot, Bürgerbusverein
Verkehrszweck	Versorgung
Online-Information	buergerbus-malente.de/



9.2 Glossar

ALFA

Angebotsbezeichnung (Ableitung von „Anruflinienfahrt“) einer bedarfsgesteuerten Betriebsform im Kreis Ostholstein, bei der Taxen und Kleinbusse im Anruflinienbetrieb verkehren

Angebotsbezeichnung

Eine Angebotsbezeichnung ist eine lokale oder regionale Bezeichnung eines bedarfsgesteuerten Angebots, die aber kaum/keine Aussagen bezüglich Betriebsform, Fahrzeugeinsatz etc. zulässt

AnrufBürgerBus

Angebotsbezeichnung einer bedarfsgesteuerten Betriebsform, bei der Bürgerbusse gemäß einer bedarfsgesteuerten Betriebsform verkehren

Anrufbus

Angebotsbezeichnung einer bedarfsgesteuerten Betriebsform, bei der im Regelfall Klein- und Midibusse im Anruflflächenbetrieb verkehren

Anruflflächenbetrieb

bedarfsgesteuerte Betriebsform ohne Fahrplan(grundgerüst) mit Flächen- und Haltestellenbindung; teilweise auch Ein-/Ausstieg an der Haustür möglich

Anruflkorridorbetrieb

bedarfsgesteuerte Betriebsform gemäß Fahrplangrundgerüst mit Richtungs- und Haltestellenbindung; teilweise auch Ausstieg an der Haustür möglich

Anruflinienbetrieb

bedarfsgesteuerte Betriebsform gemäß Fahrplan mit Linien- und Haltestellenbindung; teilweise auch Ausstieg an der Haustür möglich

Anruflinienfahrt

siehe Anruflinienbetrieb

Anrufsammelmobil

Angebotsbezeichnung für viele bedarfsgesteuerten Betriebsformen, bei denen Taxen und Mietwagen verkehren

Anrufsammeltaxi

Angebotsbezeichnung für viele bedarfsgesteuerten Betriebsformen, bei denen Taxen und Mietwagen verkehren



Anrufsternbetrieb

bedarfsgesteuerte Betriebsform gemäß Fahrplangrundgerüst mit Sektor-/Flächen- und Haltestellenbindung ausgerichtet auf einen zentralen Punkt im Bedienungsgebiet, z. B. Bahnhof; teilweise auch Ein-/Ausstieg an der Haustür möglich

ASM

siehe Anrufsammelmobil

AST

siehe Anrufsammeltaxi

Anrufverkehr

Oberbegriff für alle bedarfsgesteuerten Angebote unabhängig von der Betriebsform oder Angebotsbezeichnung

Betriebsform

Charakterisiert den bedarfsgesteuerten Verkehr hinsichtlich seiner räumlichen und zeitlichen Flexibilität

Besetzkilometer (Bkm)

Fahrzeugkilometer, die mit mindestens einem Fahrgast im Fahrzeug geleistet werden

Bürgerbus

Angebotsbezeichnung für Kleinbusse im Linienbetrieb, die von Ehrenamtlichen gefahren werden

Bürgerverkehr

Oberbegriff für alle Verkehre, die ehrenamtlich bzw. nicht-erwerbsmäßig durchgeführt werden, z. B. Bürgerbus oder Ridesharing

Fahrplankilometer (Fplkm)

Kilometer, die laut Fahrplan angeboten werden (unabhängig von der Nachfrage); häufig auch als Lastkilometer bezeichnet

Gemeindebus

Kleinbus, der von einem Verein in Zusammenarbeit mit der Gemeinde getragen und betrieben wird

Gelegenheitsverkehr

mehrere Genehmigungsformen gemäß §§ 47, 48, 49 PBefG für Ausflugs-, Fernzielreisen- und Anmietverkehre; Merkmal „Fahrgastbindung - Streckenfreiheit“

Kleinbus

Kraftfahrzeug mit fünf bis acht Fahrgastplätzen (plus Fahrerplatz), der als Per-



sonenkraftwagen (Pkw) zugelassen ist und mit der Führerscheinklasse B (gewerblich in Verbindung mit einer Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung („P-Schein“)) gefahren werden darf

Kraftomnibus

Kraftfahrzeug mit mindestens neun Fahrgastplätzen (plus Fahrerplatz), das als Kraftomnibus (KOM) zugelassen ist und mit den Führerscheinklassen D1/D gefahren werden darf

Linienbetrieb

klassische Betriebsform mit Fahrplan-, Linien- und Haltestellenbindung

Standardbus

Kraftfahrzeug mit mehr als 16 Fahrgastplätzen (plus Fahrerplatz), der als Kraftomnibus (KOM) zugelassen ist und mit der Führerscheinklasse D gefahren werden darf

Linienverkehr, klassischer

Genehmigungsform gemäß § 42 PBefG im ÖSPV; Merkmal „Fahrgastfreiheit - Streckenbindung“

Midibus

Kraftfahrzeug mit neun bis 16 Fahrgastplätzen (plus Fahrerplatz), das als Kraftomnibus (KOM) zugelassen ist und mit der Führerscheinklasse D1 gefahren werden darf

Mietwagen

Personenkraftwagen mit maximal acht Fahrgastplätzen (plus Fahrerplatz), der im Regelfall im Gelegenheitsverkehr gemäß § 49 PBefG eingesetzt wird

Minibus

siehe Kleinbus

Metropolregion Hamburg

Die Metropolregion Hamburg (MRH) umfasst 19 Landkreise/Kreise und kreisfreie Städte in den vier Bundesländern Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein (Internet: <http://metropolregion.hamburg.de>)

ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr im Linien- oder anrufgesteuerten mit Personenkraftwagen oder Kraftomnibussen

ÖSPV

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr



Personenkraftwagen (Pkw)

Kraftfahrzeug mit maximal acht Fahrgastplätzen (plus Fahrerplatz), das als Personenkraftwagen (Pkw) zugelassen ist und mit der Führerscheinklasse B gefahren werden darf

Ridesharing

Neudeutsch für nicht-erwerbsmäßige Fahrgemeinschaft, bei der der Fahrer von den Mitfahrern maximal ein Entgelt in Höhe der (anteiligen) Betriebskosten erhebt

Rufbus

Angebotsbezeichnung für verschiedene anrufgesteuerte Betriebsformen, z. B. mit Linienbussen im Anruflinienbetrieb, mit Klein-/Midibussen im Anruflinienbetrieb oder mit Taxi/Mietwagen im Anruflinienbetrieb (beliebige Kombinationen möglich)

Taxi

Personenkraftwagen mit maximal acht Fahrgastplätzen (plus Fahrerplatz), der im Regelfall im Gelegenheitsverkehr gemäß § 47 PBefG eingesetzt wird

Wagenkilometer (Wkm)

Sämtliche Kilometer, die ein Fahrzeug mit und ohne Fahrgästen im Rahmen des flexiblen Verkehrs fährt (Wagenkilometer = Besetzkilometer + Leerkilometer = Lastkilometer + Leerkilometer)

9.3 Literaturverzeichnis/Weiterführende Literatur

BMVBS/BBSR 2009: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Selbstverlag, Bonn 2009; <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen>

HVV 2014: Hamburger Verkehrsverbund GmbH (Hrsg.): Planungsleitfaden flexible Angebotsformen. Eine Handreichung zur Konzeption, Planung und Umsetzung von flexiblen Angebotsformen im ÖPNV. Digitalversion im Selbstverlag, Hamburg 2014

Mehlert 1998: Mehlert, Christian: Angebotsbezeichnungen bei alternativen Bedienungsformen. In: Der Nahverkehr, Heft 6/1998, S. 56-58

Mehlert 2001: Mehlert, Christian: Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV. Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 91. Erich Schmidt Verlag, Bielefeld 2001



MISI 2013: Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur in Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Projekt Bürgerbusse. Broschüre, Selbstverlag. Mainz 2013;
<http://www.buergerbus-rlp.de/index.php/download>

NMELVL 2015: Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (Hrsg.): Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen; Selbstverlag, Hannover 2012
www.ml.niedersachsen.de/download/67431

VBB 2008: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB): Handbuch „Alternative Bedienung“ im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Broschüre, Selbstverlag, Berlin 2008;
http://www.demografie.brandenburg.de/media_fast/lbm1.a.4856.de/Vbb%20alternative%20Bedienung.pdf

VDV 2009: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V./VDV-Förderkreis e.V. (Hrsg.): Differenzierte Bedienung im ÖPNV. Blaue Buchreihe des VDV, Band 15. DVV Media Group GmbH, Hamburg 2009

ZVBN 2010: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen: Das Prinzip Bürgerbus. Digitalversion im Selbstverlag, Bremen 2010;
http://www.zvbn.de/media/data/vbn_BuergerBus-2010_KURZ.pdf

9.4 Interviewverzeichnis

Angebot	Interviewpartner	Interviewer	Ort	Datum
Anrufbus Grevensmühlen	Herr Diederich (NWM), Herr Waldraff (NWM), Herr Lösel (Grevesmühlener Busbetriebe)	Dr. Christian Mehlert, Wolfgang Märtens	Grevesmühlen	21.05.2015
Anrufbus Ostholstein, ALFA, Bürgerbusse Fehmarn und Malente	Herr Klose (Kreis Ostholstein), Frau Borchert (Autokraft), Frau Burow (BüBu Fehmarn), Herr Wagner und Herr Winkel (BüBu Malente)	Axel Zietz, Holger Michelmann	Eutin	03.06.2015
AST und Bürgerbusse in den Kreisen Pinneberg und Segeberg	Lars Anders (SVG), Claudius Mozer (SVG)	Holger Michelmann	Norderstedt	04.06.2015
AST in Nord-Ost-Niedersachsen	Herr Fröhlich (BremerhavenBus), Joachim Sachs (VNO)	Axel Zietz, Wolfgang Märtens	Stade	10.06.2015



AST in den Landkreisen in Stormarn und Herzogtum Lauenburg	Björn Schönefeld (Kreis OD), Herr Leufker, Andrew Yomi (Kreis RZ), Joachim Wiucha (HVV)	Axel Zietz, Wolfgang Märtens	Hamburg	19.06.2015
AST in Nord-Ost-Niedersachsen	Herr Heitmüller (VNO); Herr Bartels und Herr Peter (KVG),	Axel Zietz, Holger Michelmann	Stade	22.06.2015
AST Lübeck	Doris Drochner (Stadt HL), Herr Raasch, Herr Mewes (Stadtwerke Lübeck)	Axel Zietz, Wolfgang Märtens	Lübeck	26.06.2015
Rufbus/AST Ludwigslust-Parchim, Bürgerbus Balow	Gundolf Landsberg (LUP), Herr Möller (Verkehrsge-sellschaft LUP) Frau Kant (Bürgermeisterin Balow)	Holger Michelmann, Wolfgang Märtens	Ludwigslust	15.07.2015

Ergänzend wurden zahlreiche telefonische Interviews mit der Autokraft (Börge Lumma) und Vertretern von Bürgerbus-Vereinen in Niedersachsen geführt.

9.5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vielfalt der Begriffe rund um diese Thematik	13
Abbildung 2: Planungsansätze bei flexiblen Angeboten	20
Abbildung 3: Betreiber von flexiblen Angeboten	22
Abbildung 4: Verkehrszwecke von flexiblen Angeboten	24
Abbildung 5: Verkehrszwecke beim AST Bargteheide-Umland.....	25
Abbildung 6: Betriebsformen in der Metropolregion Hamburg.....	26
Abbildung 7: Häufigkeit der Betriebsformen bei flexiblen Angeboten.....	27
Abbildung 8: Vertragsmodelle bei flexiblen Angeboten	33
Abbildung 9: Initiatoren von flexiblen Angeboten.....	35
Abbildung 10: Rufnummerntypen zur Bestellung flexibler Angebote.....	38
Abbildung 11: Voranmeldezeiten bei flexiblen Angeboten.....	38
Abbildung 12: Buchung bei flexiblen Angeboten	40
Abbildung 13: Disposition bei flexiblen Angeboten	41



Abbildung 14: Tarifierung von flexiblen Angeboten	44
Abbildung 15: Fahrpreise bei flexiblen Angeboten.....	45
Abbildung 16: Fahrscheinvertrieb bei flexiblen Angeboten	46
Abbildung 17: Nennung flexibler Angebote im Fahrplanbuch	47
Abbildung 18: Integration flexibler Angebote in die Fahrplanauskunft	48
Abbildung 19: Haltestellenfahnen mit AST/ASM-Raute (HVV-Umland- standard).....	48
Abbildung 20: Barrierefreiheit der Fahrzeuge bei flexiblen Angeboten	50
Abbildung 21: Haltestelle am Fahrbahnrand (AST Hanstedt).....	52
Abbildung 22: Verkehrsangebot bei flexiblen Verkehren (Fahrplankilometer pro Jahr)	53
Abbildung 23: Verkehrsleistung bei flexiblen Angeboten (Besetzkilometer pro Jahr)	54
Abbildung 24: Fahrgastaufkommen pro Jahr bei flexiblen Angeboten.....	55
Abbildung 25: Vergütungsbasis bei flexiblen Angeboten	57
Abbildung 26: Personalvergütung bei flexiblen Angeboten.....	58
Abbildung 27: Kosten von flexiblen Angeboten	58
Abbildung 28: Erlöse von flexiblen Angeboten	59
Abbildung 29: Kosten pro Fahrgast bei flexiblen Angeboten	60
Abbildung 30: Erlöse pro Fahrgast bei flexiblen Angeboten	61
Abbildung 31: Kostendeckungsgrad bei flexiblen Angeboten.....	62
Abbildung 32: Tarifierung bei Bürgerbussen	68
Abbildung 33: Barrierefreiheit der Bürgerbus-Fahrzeuge	71
Abbildung 34: Haltestelle am Fahrbahnrand ohne Hochbord (Bürgerbus Schneverdingen)	72
Abbildung 35: Heide-Shuttle mit Fahrradanhänger in Behringen	74
Abbildung 36: Anrufbus Grevesmühlen mit rollstuhlgerechtem Einstieg.....	84
Abbildung 37: City-Rufbus Salzwedel	88



Abbildung 38: Busliniennetz im Altmarkkreis Salzwedel	89
Abbildung 39: Diskussionsvorschläge für künftige Begrifflichkeiten	107

9.6 Kartenverzeichnis

Karte 1: Flexible Angebote in der Metropolregion Hamburg	19
Karte 2: Planungsansätze für flexible Angebote	21
Karte 3: Vorkommen der Betriebsformen bei flexiblen Angeboten.....	28
Karte 4: Genehmigungsarten bei flexiblen Angeboten	31
Karte 5: Vertragsmodelle bei flexiblen Angeboten.....	34
Karte 6: Typen von Rufnummern zur Bestellung flexibler Angebote	37
Karte 7: Voranmeldezeiten bei flexiblen Angeboten	39
Karte 8: Disposition bei flexiblen Angeboten.....	42
Karte 9: IT-Dispositions-systemen bei flexiblen Angeboten.....	43
Karte 10: Tarifierung von flexiblen Angeboten.....	46
Karte 11: Vergütungsbasis von flexiblen Angeboten.....	56
Karte 12: Betriebsformen der Bürgerbusse.....	66
Karte 13: Tarifierung bei Bürgerbus-Verkehren.....	69

9.7 Quellenverzeichnis

Bummelbus 2015: www.fpe.lu/fr/menu-principal/bummelbus/informations/descriptif; abgerufen am 13.10.2015

Buntinx 2015: Buntinx, Odette: "Belbus - Efficiency versus quality". Präsentation auf der MRH-Fachveranstaltung am 10.09.2015, Bad Oldesloe

De Lijn 2015: www.delijn.be/nl/belbus; abgerufen am 01.10.2015

EU 2011: EU-Auftragsbekanntmachung 2011/S 247-401558 vom 23.12.2011

EU 2012: EU-Auftragsbekanntmachung 2012/S 130-216345)



FlexDanmark 2015: www.flexdanmark.dk; abgerufen am 01.10.2015

Jansen/Schue 2015: Holger Jansen/Michael Schue: Die kleine oder die große Lösung für den Bürgerbus? In: Der Nahverkehr, Heft 7+8/2015, S. 36-40

Larsen 2015: Larsen, Niels Tvilling: „One shared national IT-system for DRT - about demand responsive transport in Denmark“, Präsentation auf der IT-Trans 2014, Karlsruhe 2014

Mayr 2011: Mayr, Monika et.al.: Anrufbussystem im Landkreis Rottweil. Nahverkehrs-praxis, Heft 6/2011, Seite 12-15

Mehlert 2001: Mehlert, Christian: Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV. Schriftenreihe für Verkehr und Technik Band 91, Erich Schmidt Verlag, Bielefeld 2001

Mobilfalt 2015: www.mobilfalt.de; abgerufen am 01.10.2015

Odenwaldmobil 2015: <http://www.odewaldmobil.de/Garantiert-mobil.180.0.html>; abgerufen am 06.10.2015

Postauto 2015: www.postauto.ch/de/search/publicar-rufbus; abgerufen am 01.10.2015

PVGS 2012: Personenverkehrsgesellschaft mbH: Wir geben Gas. Unternehmensbroschüre, Salzwedel 2012

PVGS 2015a: Personenverkehrsgesellschaft mbH: ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel. Präsentation im Rahmen der MRH-Fachveranstaltung am 07.10.2015 in Salzwedel

PVGS 2015b: www.pvgs-salzwedel.de; abgerufen am 05.10.2015

Sales-Lentz 2015: www.sales-lentz.lu/de; abgerufen am 01.10.2015

Südbadenbus 2015: www.suedbadenbus.de/suedbadenbus/view/aktuell/presse/flinc.shtml; abgerufen am 02.10.2015