

Blattwerk

Bedarfsorientierte Bedienformen in Bayern





Inhalt

1. Step-by-step zum Bedarfsverkehr.....	1
2. Angebotsformen im bedarfsorientierten Verkehr.	3
3. Ausgestaltungsmöglichkeiten der bedarfsorientierten Bedienform.	5
4. Bediengebiete und Haltestellenkonzepte.....	7
5. Möglichkeiten zur Tarifgestaltung	11
6. Übersicht: Förderungen für den Bedarfsverkehr.....	14
7. Die Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum des Freistaats Bayern	16
8. Datenbereitstellung für die Mobilitätsplattform des Freistaats	18
9. Zielgerichtetes Marketing für Bedarfsverkehre	21
10. Literaturhinweise	24



Zusammengestellt vom
Beratungsteam Nachhaltige
Mobilität

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Str. 69



Step-by-step zum Bedarfsverkehr

Das folgende Handout bietet einen groben Überblick über die wichtigsten Schritte auf dem Weg zum erfolgreichen Bedarfsverkehr. Je nach den Gegebenheiten vor Ort und der Ausgestaltung des Projekts können unterschiedliche Herangehensweisen sinnvoll sein, die unterstehenden Eckpunkte können jedoch eine erste Orientierung zum Ablauf der Umsetzung geben. Bei Detailfragen wenden Sie sich gerne an das Projektteam Nachhaltige Mobilität.

Ausgangssituation und Sondierungsphase

- Machen Sie sich zu aller erst bewusst, welches **Ziel** Ihr Bedarfsverkehr erreichen soll. Gibt es einen bestimmten Bereich, der besser angebunden werden kann? Welche **Zielgruppen** soll der Bedarfsverkehr ansprechen?
- Beachten Sie außerdem die Ausgangslage vor Ort: Gibt es bestimmte Gegebenheiten vor Ort, die zu berücksichtigen sind (z.B. bereits vorhandene Strukturen)?
- Als nächster Punkt in der Sondierungsphase steht die **fachliche Beurteilung** an. Prüfen Sie, ob der Bedarfsverkehr für Ihre Problemstellung bzw. Zielsetzung tatsächlich die richtige Lösung ist, oder ob sich vielleicht andere Mobilitätslösungen eher anbieten.
- Ist ersteres der Fall, wird es konkreter: Wie soll der Bedarfsverkehr organisiert sein oder welche **Gebiete** kann er abdecken? Ist das angedachte Konzept mit dem örtlichen Verkehrsangebot bzw. dem Nahverkehrsplan vereinbar?
- Zu guter Letzt sollten Sie bereits in der Sondierungsphase sicherstellen, dass Sie politische **Unterstützung** für Ihr Projekt haben.

Projektentwicklungsphase

- In der Projektentwicklungsphase müssen in einem **Detaillkonzept** vor allem grundlegende Aspekte geklärt werden, z.B.:
 - ✓ Rechtlicher Rahmen (z.B. personenbeförderungsrechtliche Einordnung und Genehmigung)
 - ✓ Finanzierung
 - ✓ Projektverantwortliche
 - ✓ Konkrete Ausgestaltung
- Treten Sie dazu mit wichtigen **Akteurinnen und Akteuren** und **Ansprechpersonen** für Ihr Projekt (z.B. Politische Vertretung, Genehmigungsbehörde, Fördergeber, Verkehrsverbände oder Verkehrsunternehmen, Vereine) in Kontakt.



Umsetzungsphase

- Je nach dem welches Projekt gewählt wurde, stehen nun etwa **Ausschreibung** oder **Personalsuche** an.
- Zusätzlich sollten Sie sich um physische und **technische Details** kümmern, wie etwa die Gestaltung einer Handyapplikation, der Einrichtung einer Telefonzentrale, die Integration in Auskunftssysteme oder die Beschilderung etwaiger Haltestellen. Beachten Sie in diesem Schritt auch unbedingt Fragen der Barrierefreiheit.
- Zu beachten und organisieren sind zusätzlich **Werbemaßnahmen**, welche die Einführung begleiten sollen.

Betriebsphase

- Ist der Bedarfsverkehr erst mal eingerichtet und erfolgreich angelaufen, so erwarten Sie vor allem **administrative Aufgaben**. Dazu können Aspekte wie die Verwaltung des Personals und der Fahrzeuge gehören sowie eine intensive Kundenbetreuung. Weiterhin sollte in **Marketingkampagnen** investiert werden, um eine langfristige Etablierung Ihres Modells zu fördern.
- Nicht zuletzt können sie in der jetzigen Phase über die **Evaluierung** und **Weiterentwicklung** Ihres Modells nachdenken. Hierzu bieten sich zum Beispiel Nutzernden-Befragungen an.



Angebotsformen im bedarfsorientierten Verkehr

Im Bedarfsverkehr existieren verschiedene Angebotsformen, die unterschiedliche Ziele erfüllen und Gebiete bedienen sollen. Die geläufigsten Formen sind aktuell Rufbusse, Anrufsammeltaxen sowie flexible Bedarfsverkehre, die nach den neuen rechtlichen Vorgaben Ridepooling ermöglichen. Eine weitere Möglichkeit sind sogenannte ÖPNV-Taxis.

Der Rufbus

- Rufbusse im Richtungsbandbetrieb verkehren üblicherweise auf einer **festen Route** zwischen Haltestellen. Fahrtwünsche müssen vor Abfahrt angemeldet werden, sodass der Bus nur bei bestehendem Bedarf fährt.
- Zusätzlich zur festgelegten Route ist es möglich, dass der Rufbus bei bestehenden Fahrtwünschen seine **Linienführung aufweicht** und **weitere Bedarfshaltestellen** innerhalb eines festgelegten Richtungsbandes bedient.
- Gleichzeitig kann der Bus seine Linienführung verkürzen, indem er den direkten Weg zwischen den angefragten Haltestellen abfährt und weitere Umwege vermeidet.

Das Anrufsammeltaxi (AST)

- Ein Anrufsammeltaxi verkehrt bedarfsabhängig nach einem bestehenden Fahrplan von einer festgelegten Starthaltestelle zu den gewünschten Zielorten entlang eines vorgegebenen Korridors oder Sektors.
- In der Regel sind bei Anrufsammeltaxen nur die **Startzeit und –haltestelle festgelegt**, der weitere Verlauf bestimmt sich durch im Vorhinein eingegangene Fahrtwünsche.

Moderner Bedarfsverkehr

- Neuere flexible Bedarfsverkehre unterscheiden sich von den bisherigen Konzepten dadurch, dass sie **dynamischer** und **nachfrageorientierter**, sowie **ohne Fahrpläne** und häufig ohne physische Haltestellen verkehren. Sie zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass sie **moderne technische Hintergrundsysteme** verwenden.
- Angemeldete Fahrtwünsche werden nach Möglichkeit gebündelt (**„Ridepooling“**), sodass meistens eine Flächenbedienung entsteht, die **räumlich und zeitlich flexibler** ist als andere Bedarfsverkehre.
- In dünn besiedelten Gebieten können diese modernen Bedarfsverkehre so ein **Grundangebot** an Mobilität und eine schnelle und **verlässliche Anbindung** an Knotenpunkte des ÖPNV ermöglichen.



Das ÖPNV-Taxi

- Eine weitere Option im On-Demand-Verkehr ist das Konzept des ÖPNV-Taxis.
- Bei dieser Konstellation werden freie Ressourcen des [lokalen Gelegenheitsverkehrsgewerbes](#) genutzt, um On-Demand-Fahrten zum regulären ÖPNV-Tarif anzubieten. Die Fahrten können über eine App oder per Telefon gebucht werden, sollte im nachgefragten Zeitraum keine adäquate Verkehrsverbindung bestehen.
- Das System [bündelt Fahrten](#), falls mehrere Fahrgäste eine ähnliche Wegstrecke gebucht haben.
- Das ÖPNV-Taxi stellt sowohl für den Aufgabenträger als auch für die Taxiunternehmen vor Ort eine [nachhaltige und ökonomische Lösung](#) dar. Erste Projekte in Bayern befinden sich in Planung bzw. sind bereits in der Umsetzung.

Wie aus den einzelnen Punkten ersichtlich wird, ergeben sich die unterschiedlichen Angebotsformen maßgeblich aus den verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten bei bedarfsorientierten Bedienformen – insbesondere aus der räumlichen und zeitlichen Flexibilität. Weitere Informationen zu den Ausgestaltungsmöglichkeiten finden Sie im ► [Handout Ausgestaltungsmöglichkeiten](#).

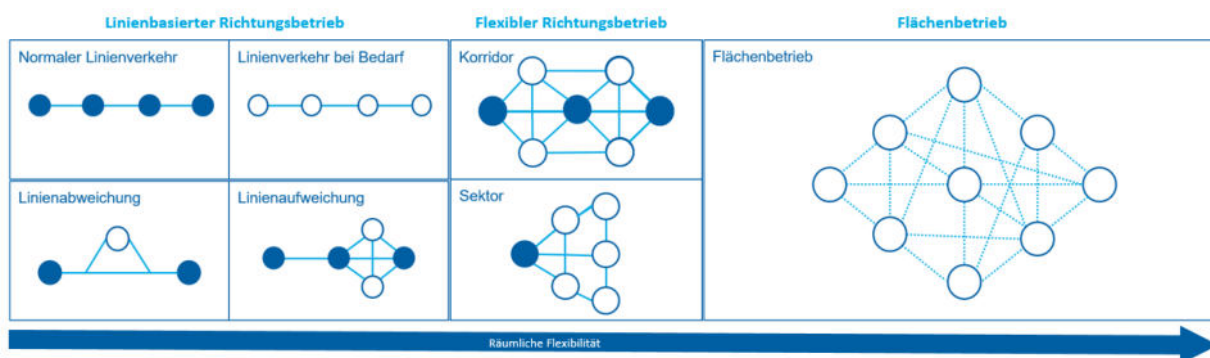


Ausgestaltungsmöglichkeiten der bedarfsorientierten Bedienformen

Bei den Angebotsformen innerhalb des Bedarfsverkehrs ist eine ganze Reihe unterschiedlicher Ausgestaltungsmöglichkeiten gegeben. Grundsätzlich gilt jedoch: Die im folgenden genannten Merkmale sind in ihrer Qualität nicht zu pauschalisieren und können je nach Zielsetzungen und Voraussetzungen der Kommune/ des Kreises mehr oder weniger sinnvoll sein. Gleichwohl unterstützen sie eine Einordnung und Klassifizierung der unterschiedlichen Angebote.

Räumliche Flexibilität

- Ausgehend vom traditionellen Linienverkehr ist die Bedienform mit der geringsten räumlichen Flexibilität der linienbasierte Richtungsbetrieb. Dazu gehört z.B. der **Linienverkehr bei Bedarf**: eine feste Linie mit einem Fahrplan und einem bestimmten Start- und Endpunkt, die jedoch nur bei Bedarf befahren wird. Räumlich etwas flexibler, aber nach wie vor fahrplangebunden und zum linienbasierten Richtungsbetrieb gehörend, sind dann die **Linienab- bzw. -aufweichung**.
- Der **flexible Richtungsbandbetrieb** in seinen unterschiedlichen Ausprägungen ist deutlich flexibler: Es kann ein größerer räumlicher Bereich angefahren werden, die Fahrten sind jedoch immer richtungsgebunden. Während sich der **Korridorbetrieb** durch mindestens zwei fest bediente Haltestellen auszeichnet, die als Verknüpfungspunkte eines Netzes dienen, handelt es sich beim **Sektorbetrieb** um einen Start- und Zielpunkt, an den Fahrgäste gebracht, bzw. von diesem verteilt werden.
- Der **Flächenbetrieb** ist die flexibelste Ausprägung des Bedarfsverkehrs – es gibt keinerlei festgelegte Richtung und keinen Fahrplan – die Beförderung erfolgt vom Einstiegsort direkt zum Zielort und der Verlauf der Fahrt ergibt sich lediglich aus verschiedenen gebündelten Fahrtwünschen der Fahrgäste.



Zeitliche Flexibilität

- Ein weiteres Kriterium, über das man sich bei der Einführung einer flexiblen Bedienform Gedanken machen sollte, ist die **zeitliche Flexibilisierung**.
- Gemeint sind damit Aspekte wie
 - die Bedienzeiten des Services
 - die Taktung
 - die Wartezeit und die zeitliche Frist zur Anmeldung eines Fahrtwunsches, mit der ein Fahrgast rechnen muss

Aus den Ausgestaltungsmöglichkeiten der räumlichen und der zeitlichen Flexibilität ergibt sich die Angebotsform des Bedarfsverkehrs. Weitere Informationen zu unterschiedlichen Angebotsformen finden Sie im ► [Handout Angebotsformen](#).

Technische Anbindung

- Zu den Ausgestaltungsmöglichkeiten gehört die **technische Anbindung** des Angebots.
- Dazu gehören beispielsweise
 - die Buchungsmöglichkeiten: Hier gilt es festzulegen, ob der flexible Service ausschließlich über das **Telefon**, eine **App**, bzw. Website, oder über beide Wege zu buchen ist.
 - die Konfiguration der Fahrzeuge: **Barrierefreiheit**, Kindersitze, Mitnahmemöglichkeit für Sportgeräte
- Auch die **Bestellung der Haltestellen** fällt unter die Kategorie technische Qualität: Soll es sich um virtuelle oder um physische Haltestellen handeln, oder auch um eine Mischform?

Weitere Ausgestaltungsmöglichkeiten

- Zusätzlich sollte man sich über folgende weitere Merkmale Gedanken machen, die grundlegend für ein gutes und nachhaltiges Modell sind:
 - Die Beschaffung, bzw. Verwendung von Fahrzeugen mit **nachhaltigem Antrieb**,
 - die **Integration der Daten** in die bayerische Mobilitätsplattform und vor allem
 - die **Integration in den ÖPNV**.



Bediengebiete und Haltestellenkonzepte: Möglichkeiten im Flächenverkehr

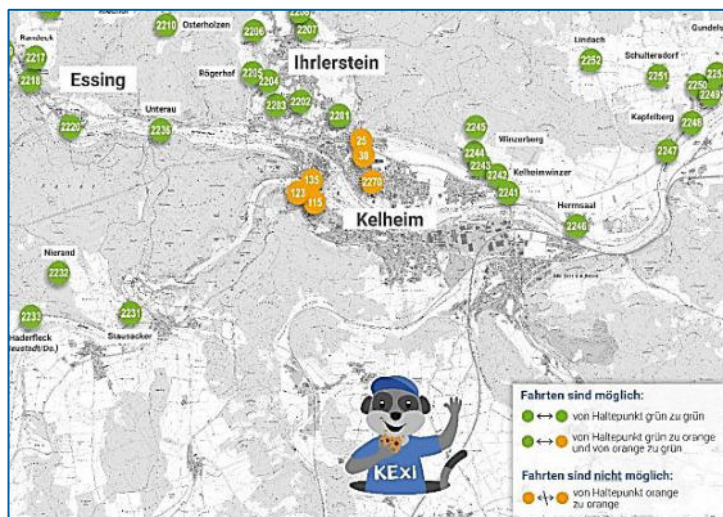


Beim modernen Bedarfsverkehr ergeben sich neue Möglichkeiten bei der Gestaltung der Flächenbedienung. Dabei begegnet man Begrifflichkeiten wie Wabe, Bediengebiet, Cluster, Knoten sowie physische oder virtuelle Haltestellen. Das vorliegende Handout gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Möglichkeiten bei der Ausgestaltung der Flächenbedienung und stellt mehrere Beispiele vor.

Gestaltung der Bediengebiete

Praxisbeispiel: Bediengebiete und Cluster von KEXI

- KEXI im Landkreis Kelheim ist in drei verschiedene Bediengebiete unterteilt, die aus mehreren Clustern bestehen
- Fahrten sind nur innerhalb eines Clusters möglich. Um Konkurrenz zu weiteren ÖPNV-Angeboten bzw. zu kurze oder zu lange Fahrten zu vermeiden, sind Fahrten zwischen bestimmten Haltestellen nicht möglich (siehe Abb.)
- Der Tarif unterscheidet sich von Bediengebiet zu Bediengebiet und setzt sich aus einem Grundpreis und einem Kilometer-Zuschlag.

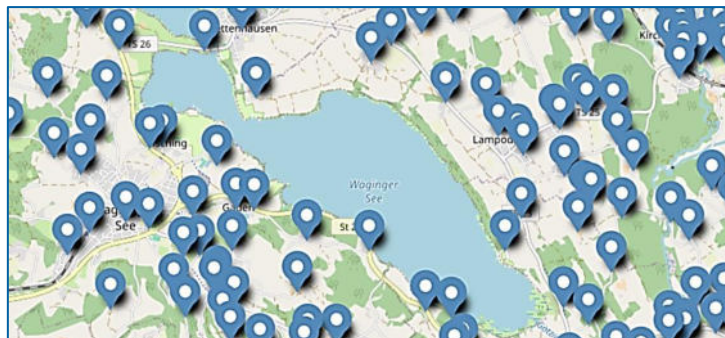


© Landkreis Traunstein



Praxisbeispiel: Zusammenhängendes Bediengebiet bei Rupi im Landkreis Traunstein

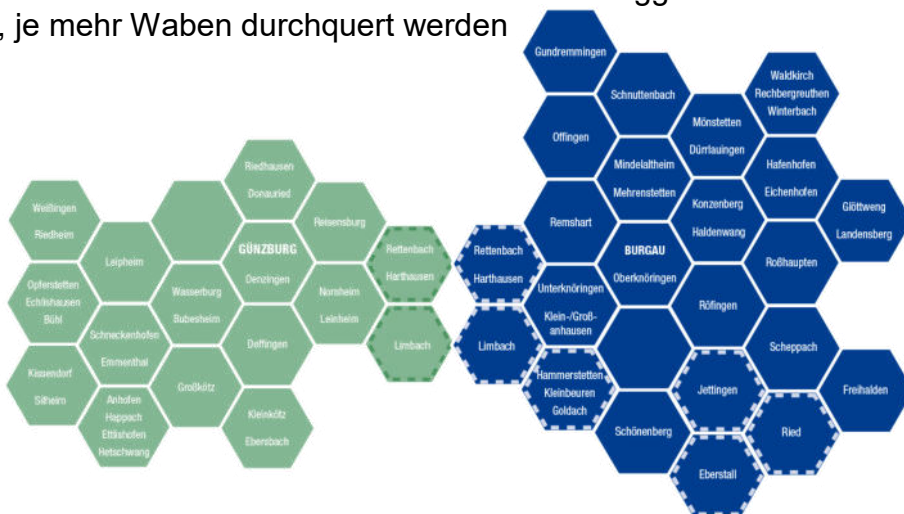
- Der On-Demand-Verkehr Rupi fährt aktuell in sechs Gemeinden rund um den Waginger See in einem zusammenhängenden Bediengebiet
- Fahrten sind von und zu jeder der 430 virtuellen Haltestellen möglich
- Der Tarif berechnet sich nach der Länge der Strecke



© Landkreis Kelheim

Praxisbeispiel: Knoten und Waben des Flexibus Unterallgäu bzw. Günzburg

- Das Flexibus-Bediengebiet ist aktuell in 13 Knoten unterteilt, die sich wiederum in gemeindeübergreifende Waben gliedern (untenstehend beispielhaft der Knoten Günzburg (grün) und der Knoten Burgau (blau))
- Die Knoten definieren Fahrtmöglichkeiten und Bedienzeiten:
 - Beliebige Fahrten können grundsätzlich nur innerhalb eines Knotens stattfinden. Einzelne Waben sind als ‚Übergangswaben‘ konzipiert, von denen aus ein Übertritt in anschließende Knoten möglich ist (gestrichelte Waben)
 - Es gibt unterschiedliche Bedienzeiten in den verschiedenen Knoten
- Die Waben innerhalb eines Knotens sind ausschlaggebend für den Tarif: Der Preis steigt, je mehr Waben durchquert werden



© Flexibus KG




Praxisbeispiele: Bediengebiet nach Gemeindegrenzen

...beim Hoki im Landkreis Holzkirchen


- Der Rufbus Hoki fährt im Landkreis Holzkirchen in den Gemeinden Holzkirchen, Otterfing, Valley und Nord-Warngau
- Bediengebiet ist das jeweilige Gemeindegebiet
- Eine Fahrt über die Grenze einer Gemeinde hinaus ist möglich, dann aber höher tarifiert

...beim Hofer Landbus

- Der Hofer Landbus fährt aktuell in den Kommunen Bad Steben, Berg, Döhlau, Gattendorf, Geroldsgrün, Issigau, Lichtenberg, Naila, Regnitzlosau, Rehau, Schwarzenbach a. Wald und Selbitz
- Für jede dieser Kommunen wurde ein Bediengebiet festgelegt, innerhalb dessen Fahrten möglich sind
- Teilweise sind gemeindeübergreifende Fahrten möglich. So gehören zum Bediengebiet einer Gemeinde beispielsweise zwei bis drei Nachbargemeinden



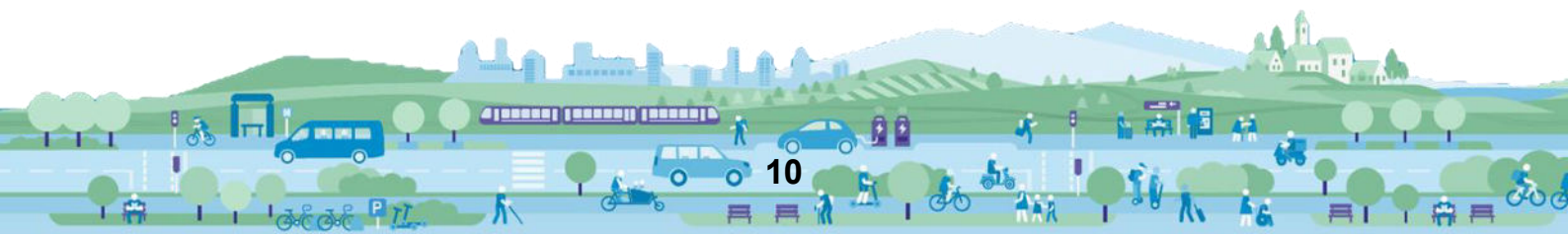
Unabhängig von bzw. zusätzlich zu vorher definierten Bediengebieten sind sog. **Satellitenhaltestellen** möglich. Satellitenhaltestellen sind einzelne, geographisch abseits gelegene Haltepunkte, außerhalb des eigentlich festgelegten Bediengebiets. Diese bieten sich dann an, wenn an diesem Ort wichtige Anschlusspunkte liegen, die ein großes Fahrpotenzial bieten, wie etwa SPNV-Anschlüsse oder touristische Ziele.



Folgendes sollten Sie bei der Wahl eines Bediengebiets abwägen: Die Gestaltung des Bediengebiets beeinflusst auch die **technische Umsetzung** eines Projekts. So sind Wabensysteme zwar übersichtlich, deren Anlegung im Hintergrundsystem kann jedoch aufwändiger und kostenintensiver sein. Dies gilt insbesondere, wenn das Bediengebiet auch an einen Wabentarif gekoppelt ist. Ein Kilometer-Zuschlag lässt sich unter Umständen technisch einfacher umsetzen. Die Wahl eines Bediengebiets und die **Tarifgestaltung** hängen also eng zusammen. Vergleichen Sie dazu auch unser (► Handout Tarifgestaltung).

Haltestellenkonzept

- Im modernen Bedarfsverkehr können **physische** oder **virtuelle Haltestellen** verwendet werden. Auch eine **Kombination** beider Varianten ist möglich.
- **Klassische Haltestellen**
 - Anforderungen zur Haltestellen-Kennzeichnung nach §32 BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
- **Virtuelle Haltestellen**
 - Virtuelle Haltestellen sind fest definierte Standorte für den Ein- und Ausstieg, die jedoch nur im System hinterlegt sind, also ‚virtuell‘ existieren und nicht physisch markiert werden müssen
 - Ermöglicht große **Flexibilität** bei der Bestimmung der Haltestellen (auch im bereits laufenden Betrieb ist eine schnelle und relativ unkomplizierte Änderung möglich)
 - Dichteres Netz verbessert die **räumliche Erschließung** und **verkürzt Zu- und Abgangswege** deutlich
 - Formal handelt es sich auch dann um eine virtuelle Haltestelle, wenn ein **kleines Schild oder eine Banderole** auf den Bedarfsverkehrshalt hinweist. Dies kann zu **Wiedererkennungszwecken** oder insbesondere aus **Marketinggründen** sinnvoll sein



Tarifgestaltung bei bedarfsorientierten Bedienformen

Bei der Einführung und Planung bedarfsorientierter Bedienformen stellt sich früher oder später die Frage der Tarifgestaltung. Zwar stellen Fahrgeldeinnahmen einen wichtigen Teil der Finanzierung von Bedarfsverkehren dar, sie können die anfallenden Kosten in den allermeisten Fällen jedoch nicht decken. Jedoch hat der Tarif einen eklatanten Einfluss darauf, wie das Angebot von Nutzenden wahr- und angenommen wird, weshalb es bei der Tarifgestaltung einige Punkte und Möglichkeiten zu beachten gilt.

Tarifintegration und Deutschlandticket

- Bedarfsorientierte Bedienformen sollten grundsätzlich in den vor Ort geltenden Tarif integriert sein
- **Landes- oder bundesweite Tarifangebote** wie etwa das Deutschlandticket müssen in bedarfsorientierten Bedienformen akzeptiert werden
- Die Anerkennung des **Deutschlandtickets** ist daher auch Voraussetzung für die Förderung des Freistaats (wenn hierfür eine entsprechende Finanzierung durch den Bund und/oder das Land besteht)

Komfortzuschlag

- Zusätzlich zum gültigen Tarif besteht die Möglichkeit einen sogenannten **Komfortzuschlag** zu erheben
 - Ein Komfortzuschlag ist auch im Rahmen der Förderung des Freistaats erlaubt

KOMFORTZUSCHLAG:

Ein Komfortzuschlag im Bedarfsverkehr ist eine zusätzliche Gebühr, die Fahrgäste pro Fahrt zahlen. Er wird zusätzlich zu Einzel- oder Verbundtickets erhoben. Besitzen Nutzende ein gültiges Verbundticket, ist nur der Komfortzuschlag zu entrichten.



Vor- und Nachteile eines Komfortzuschlags

Die Erhebung eines Komfortzuschlags bringt verschiedene Vor- und Nachteile mit sich, die von den individuellen Voraussetzungen vor Ort anhängen. Machen Sie sich also intensiv Gedanken über die speziellen Gegebenheiten in Ihrem Gebiet!

Pro-Argumente

- Handelt es sich bei der bedarfsorientierten Bedienform um ein zusätzliches Angebot im ÖPNV (**Parallelbedienung**)? In diesem Fall bietet sich ein Komfortzuschlag an, da der flexible Verkehr spezielle Annehmlichkeiten oder Qualitätsverbesserungen bietet, die über die regulären Leistungen des Linienverkehrs hinausgehen
- Im Bedarfsverkehr können individuelle Routen und flexiblere Dienstleistungen angeboten werden, was einen höheren Aufwand und somit möglicherweise höhere Kosten verursacht. Ein Komfortzuschlag könnte dazu beitragen, diese Kosten zu decken
- Der Zuschlag kann dazu beitragen, notwendige Investitionen in die Modernisierung der Fahrzeuge, Technologien und Dienstleistungen zu finanzieren, um die Qualität des Bedarfsverkehrs zu steigern
- Ein Komfortzuschlag ermöglicht die Steuerung der Inanspruchnahme des Angebots bei bestimmten Nutzergruppen (z.B. durch Schülerinnen und Schüler bei ebenfalls vorhandenem Linienverkehr)

Contra-Argumente

- Für diejenigen, für die der Bedarfsverkehr die Mobilitätsgrundbedürfnisse absichert, sollte der Preis keine Hürde sein. Steht der flexible Verkehr als einziger ÖPNV zur Verfügung, könnte ein Komfortzuschlag von Nutzenden als unfair gegenüber dem städtischen ÖPNV empfunden werden und würde dem Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse widersprechen
- Ein Komfortzuschlag bedeutet zusätzliche Ausgaben für die Fahrgäste, dies kann die Akzeptanz der Bedienform beeinflussen. Der Zuschlag kann daher unter Umständen dem Ziel entgegenstehen, die Nutzendengruppe zu erweitern und möglichst viele Fahrten vom privaten PKW auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern
- Zu erwägen ist außerdem, ob ein hoher Fahrpreis für die primäre Zielgruppe ein Hindernis darstellen könnte (soziale Ziele)

Überlegungen zum Schülerverkehr

Ist der Bedarfsverkehr nicht auf die Auslastung im Schülerverkehr ausgerichtet, kann die Nutzung durch die Schülerschaft die Kapazität des Systems für andere Nutzergruppen herausfordern und außerdem eine Konkurrenz zu den vorhandenen Schulbussen darstellen.

Ein Komfortzuschlag kann die Inanspruchnahme des Systems durch Schülerinnen und Schüler steuern und einer Überlastung zu Spitzenzeiten entgegenwirken. Verschiedene Projekte haben gezeigt, dass die Schülerschaft bei Entrichtung eines Entgelts und gleichzeitig vorhandenem ausreichenden Angebot im regulären Linienverkehr, den Service seltener nutzen. Sprechen jedoch andere Argumente gegen einen Komfortzuschlag, dann kann die Haltestellenplanung in unmittelbarer Schulinähe zu bestimmten Zeiten, ein Steuerungsinstrument darstellen.



Weitere Tarifgestaltungsmöglichkeiten

Unabhängig von landes- beziehungsweise bundesweiten Tarifangeboten, gibt es eine ganze Reihe unterschiedlicher Möglichkeiten zur Tarifgestaltung bedarfsorientierter Bedienformen. Folgende drei Praxisbeispiele geben eine Übersicht über die Optionen **Preis nach Distanz**, **Festpreis** und **Verbundtarif**.

Beispiel 1: Rosi

Rosi ist ein flexibler Flächenbetrieb im Landkreis Rosenheim.

Der Preis für eine Fahrt wird nach der **Distanz zwischen Start- und Zielpunkt berechnet**.

- bis 4 km: 2,50 € / Fahrt
- bis 8 km: 3,50 € / Fahrt
- ab 10 km: 6,00 € / Fahrt

Für das Deutschlandticket wird ein Komfortzuschlag von 2,00 € pro Fahrt erhoben.

Beispiel 2: Fichtel-Baxi

Das Fichtel-Baxi fährt auf zahlreichen Linien im Landkreis Wunsiedel als linienbasierter Richtungsbetrieb.

Die Fahrten sind **vollends im Tarif des VGN integriert**.

Ein Fahrgast kann jedes gültige Ticket des VGN ohne Aufpreis nutzen.

Beispiel 3: Freyfahrt

Freyfahrt bedient als flexibler Flächenbetrieb vormittags und zwei Mal pro Woche auch nachmittags das Gebiet der Gemeinde Freyung im Landkreis Freyung-Grafenau.

Für die Nutzung besteht ein **Festpreis**: Eine Fahrt kostet immer 2,90 €.

Kinder unter 4 Jahren fahren kostenlos mit.



Förderungen für Bedarfsverkehr

Für Projekte zur Einrichtung bedarfsorientierter Bedienformen stehen – je nach Anspruch an das entsprechende Projekt – verschiedene Förderungen zur Verfügung. Dieses Handout bietet eine Übersicht über die gängigsten Förderungen und deren Eckpunkte.

Förderungen des Freistaats

Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

Fördergeber:

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Fördergegenstand:

Flexible und bedarfsorientierte Bedienformen im ÖPNV, landkreisübergreifende Expressbusverbindungen

Förderempfänger:

ÖPNV-Aufgabenträger

Förderumfang:

Anschubphase: 65% der Betriebskostendefizite (Jahr 1) – 55 % (Jahr 2) – 45% (Jahr 3) – 40% (Jahr 4)

Anschlussförderung: ab dem fünften Jahr mit 35%

Zusätzlich jeweils 5% für Projekte, die überwiegend in Regionen mit besonderem Handlungsbedarf liegen sowie für Projekte, bei denen ausschließlich Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antrieben zum Einsatz kommen

Förderfestbeträge bspw. für Marketing und Digitalisierung

Fördervoraussetzungen:

- **Neueinführung** des Projekts
- Bewilligung vor Beginn der Maßnahme
- Verkehrserbringung auf Grundlage einer Genehmigung nach dem **PBefG**
- Projekte müssen mit den Planungen des ÖPNV-Aufgabenträgers verkehrlich im Einklang stehen
- Projekte dienen der Erschließung des **ländlichen Raums**
- Die **europarechtlichen Bestimmungen** der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die kommunal- und vergaberechtlichen Vorgaben müssen erfüllt sein
- Landes- und bundesweite Tarifangebote, wie das Deutschlandticket müssen akzeptiert werden. Die Erhebung eines Zuschlages ist möglich.
- Für die **Anschlussfinanzierung** wird zusätzlich vorausgesetzt:
 - Zeitliche Erschließung in Kombination mit vorhandenem ÖPNV-Verkehrsangebot
 - Ab 2026 Vorgaben zur räumlichen Erschließung sowie weitere Datenbereitstellungspflichten

Weitere Infos:

[Richtlinie zum Förderprogramm \(gesetze-bayern.de\)](#)

Förderung von Dispositionssystemen

Fördergeber:

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Fördergegenstand:

Förderung vom Freistaat zur Beschaffung und Einrichtung von Dispositionssystemen für flexible Bedienformen unter bestimmten Voraussetzungen denkbar

Förderempfänger:

ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde

Förderumfang:

Fördersatz in der Regel 50% der zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für Digitalisierung und Vernetzung

Fördervoraussetzungen:

- Jeweilige Regierung und Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr [prüfen Förderanfragen im Einzelnen](#)
- **Nebenbestimmungen** zum Beispiel zur Datenintegration in DEFAS und MoBY zu beachten

Die Nebenbestimmungen finden Sie unter folgendem Link:
<http://www.bahnland-bayern.de/nebenbestimmungen>

Weitere Infos:

Referat 61, StMB; referat-61@stmb.bayern.de



Bundesförderungen

Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV

Fördergeber:

Bundesamt für Logistik und Mobilität

Fördergegenstand:

Innovative Maßnahmen, die den ÖPNV stärken und einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzprogramms leisten. Explizit gefördert wird die Entwicklung von On-Demand-Diensten

Förderempfänger:

ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen

Förderumfang:

Förderquote bis zu 80%, Kumulierung mit Fördermitteln Dritter auf landesrechtlicher Grundlage ist bis zu einer Gesamtförderquote von 95% möglich

Höchstbetrag: 28 Mio. Euro pro Maßnahmenbereich (in der abgeschlossenen 3. Förderlinie)

Fördervoraussetzungen:

- Einbettung in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität, inklusive verkehrlicher und finanzieller Tragfähigkeit nach Beendigung der Zuwendung
- Erfüllung der Vernetzungskriterien nach folgendem Leitfaden: www.digitalvernetzt-mobil.de/leitfaden/

Weitere Infos:

[ÖPNV - Bundesamt für Logistik und Mobilität](#)

Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehren

Fördergeber :

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Fördergegenstand:

Anwendungsnahe Projekte zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems durch Automatisierung und digitale Vernetzung.

Förderempfänger:

Forschungseinrichtungen, Hochschulen, Kommunen, Unternehmen, Verbände/Vereinigungen

Förderumfang:

Förderquote bis zu 80%, Kumulierung mit Fördermitteln Dritter auf landesrechtlicher Grundlage ist bis zu einer Gesamtförderquote von 95% möglich

Höchstbetrag: 28 Mio. Euro pro Maßnahmenbereich (in der abgeschlossenen 3. Förderlinie)

Fördervoraussetzungen:

Komplexes, anwendungsorientiertes Vorhaben zu praxistauglichen Lösungen für konkrete Mobilitätsbedarfe, z.B:

- autonome und vernetzte Mobilität im öffentlichen Verkehr im städtischen und im ländlichen Bereich
- Kombination und Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere auf anderen Verkehrsträgern
- Überwachung und Unterstützung fahrerloser Fahrzeuge durch eine Technische Aufsicht, auch mittels fahrzeugexterner Infrastruktur
- Nutzung von Methoden der Künstlichen Intelligenz und des maschinellen Lernens

Weitere Infos:

[BMDV - Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehren“ \(bund.de\)](#)



Die Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum des Freistaats Bayern

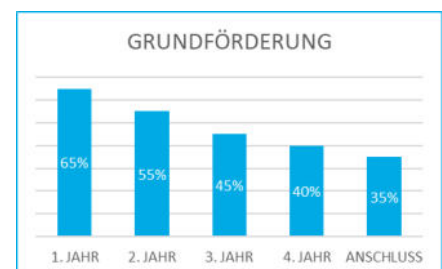
Der Freistaat unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger bei der Einrichtung und wesentlichen Erweiterung von Projekten zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Darunter fallen flexible und bedarfsorientierte Bedienformen im ÖPNV wie etwa On-Demand-Verkehre sowie landkreisübergreifende Expressbusverbindungen.

Die Förderung

- Die Förderung ist in **zwei Phasen** aufgeteilt. Neu eingerichtete Projekte können für die ersten vier Jahre mit der **Anschubfinanzierung** finanziell unterstützt werden
- Der Freistaat trägt hierbei einen bestimmten Anteil des **Betriebskostendefizits**. Im Rahmen der Anteilsfinanzierung können in den ersten vier Jahren mit degressiven Fördersätzen anfangs 65 Prozent der förderfähigen Kosten gefördert werden
- Bei Erfüllung zusätzlicher Qualitätsmerkmale ist eine **dauerhafte Förderung** mit 35 Prozent der förderfähigen Kosten möglich
- Weitere **kumulierbare Zuschläge**: jeweils 5% für Projekte, die überwiegend in Regionen mit besonderem Handlungsbedarf liegen sowie für Projekte, bei denen ausschließlich Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antrieben zum Einsatz kommen
- Außerdem gibt es **zusätzliche Förderfestbeträge** bspw. für Marketing und Digitalisierung

Fördervoraussetzungen Anschubphase

- **Neueinführung** des Projekts
- Projekte müssen mit den Planungen des ÖPNV-Aufgabenträgers verkehrlich im Einklang stehen
- Projekte dienen der Erschließung des **ländlichen Raums**
- Rechtliche Rahmenbedingungen müssen erfüllt sein: Verkehrserbringung auf Grundlage einer Genehmigung nach dem **PBefG**, europarechtlichen Bestimmungen der **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007** sowie kommunal- und vergaberechtlichen Vorgaben
- Landes- und bundesweite Tarifangebote, wie das Deutschlandticket, müssen akzeptiert werden. Die Erhebung eines Zuschlages ist allerdings möglich
- Die Maßnahme wurde noch nicht begonnen (Ausnahmen bei schriftlicher Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn sind möglich)



Fördervoraussetzungen dauerhafte Förderung

- **Erweiterte Bedienzeiten:**
 - In Kombination mit dem vorhandenem ÖPNV-Verkehrsangebot muss montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr und samstags, sonntags und feiertags von 8 bis 17 Uhr etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit gewährleistet sein
 - Ab 2026: In allen Dörfern mit mindestens 200 Einwohner*innen muss montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit und mindestens 20 Fahrtmöglichkeiten (zehn Fahrtenpaare) pro Tag gewährleistet sein. Am Wochenende muss es eine grundsätzliche zweistündliche Fahrtmöglichkeit von 8 bis 18 Uhr gewährleistet sein.
- Pflicht zur **Datenbereitstellung** an die Mobilitätsplattform des Freistaats, damit Fahrgastinformation aus einem Guss und in Echtzeit möglich ist.

Good to know

- Mehr als 70 Projekte im Bereich bedarfsorientierte Bedienformen konnten bereits mit Unterstützung des Freistaats realisiert werden.
- In über 30 von 55 Landkreisen im ländlichen Raum wurden bedarfsorientierte Projekte mit dem Förderprogramm des Freistaats eingerichtet.
- Die bayernweite Fördersumme für Projekte zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum stieg in den letzten Jahren stark an. 2022 förderte der Freistaat Projekte mit rund 10 Millionen Euro (2021: 7,5 Millionen Euro).



Datenbereitstellung für die Mobilitätsplattform des Freistaats

Die Digitalisierung leistet einen wichtigen Beitrag für die Zukunft des ÖPNV. Sie ermöglicht beispielsweise die digitale Vernetzung und Integration moderner Systeme mit Information, Buchung und Vertrieb für On-Demand-Verkehre und sorgt so für einen nutzerfreundlichen Nahverkehr. Dafür stellt der Freistaat Bayern die Rahmenbedingungen zur Verfügung: Die Mobilitätsplattform Bayern mit dem zentralen Hintergrundsystem DEFAS, der kostenlosen Mobilitäts-App MoBY sowie einer App-Lösung für Dritte (White Label). Wie diese Angebote für Aufgabenträger nutzbar sind und warum eine Datenintegration in die bestehenden Systeme so wichtig ist, erklärt das vorliegende Handout.

Multimodalität

- Portale konzentrieren sich bisher vor allem auf die Linienerkehre und die klassischen Arten flexibler Bedienformen im ÖPNV. Mit den Möglichkeiten der Digitalisierung stehen mittlerweile aber auch neuartige weitere Verkehrsmittel im ÖPNV zur Verfügung, darunter auch: [On-Demand-Services](#).
- Diese werden von Fahrgästen genutzt, um etwa zur nächsten Bahnstation zu gelangen und Reiseketten individuell zu gestalten. Gerade für die Schließung der sogenannten ersten und letzten Meile im ländlichen Raum bieten sie ein enormes Potential.
- Die Integration von Bedarfsverkehren in Portale ist eine wichtige Voraussetzung, um das Potential der [Multimodalität](#) tatsächlich zu heben. Denn nur so werden Fahrgäste über komplette Reiseketten von Tür-zu-Tür informiert und ihnen Möglichkeiten aufgezeigt, wie sie die verschiedenen Angebote kombinieren können. Idealerweise sind die Angebote darüber hinaus integriert buch- und bezahlbar.

DEFAS

- Die [Herausforderung](#): Im ÖPNV in Bayern gibt es viele verschiedene Systeme sowie Akteurinnen und Akteure
- Die [Lösung](#): Der Freistaat stellt die Mobilitätsplattform Bayern mit dem Hintergrundsystem DEFAS als zentrale Infrastruktur zur Verfügung



- Die Datenintegration in DEFAS bringt **Vorteile für Fahrgäste und Verkehrsanbieter**
 - DEFAS ist offen für alle Verkehrsanbieter sowie diskriminierungsfrei und **kostenlos**
 - Alle Akteurinnen und Akteure können ihre Daten einspeisen und im Gegenzug auch Daten und Informationen von DEFAS nutzen, zum Beispiel für ihre eigenen Mobilitäts-Apps oder mit der White-Label-App auf Basis der „MoBY“-App des Freistaats
 - Die Angebote im Bedarfsverkehr sind in allen Portalen, die an DEFAS angebunden sind, ersichtlich und gut zu finden – und sollen so häufiger und umfangreicher genutzt werden
 - Es entsteht ein **einfacher Zugang zu allen Angeboten des ÖPNV aus einem Guss - trotz zahlreicher Akteurinnen und Akteure**

So funktioniert's

- Für die Integration von Flächenbetriebssystemen in DEFAS werden zwei Dinge benötigt:
 - Alle fahrgastrelevanten Daten (siehe auch PBefG §3a und Mobilitätsdatenverordnung)
 - Buchungsschnittstelle
- **Angebotsintegration**
 - Für gewöhnlich werden die Dateien in Form von **XML-Dateien** in DEFAS hinterlegt.
 - Enthalten sind die **Bedienzeiten, Haltestellen, Fahrtzeiten, das Bediengebiet sowie Anmeldehinweise** (durch den Technischen Betreiber von DEFAS).
 - Für die Datenüberlassung an DEFAS ist der Abschluss eines **Datenüberlassungsvertrags (DÜV)** mit der BEG erforderlich.
- **Tiefenintegrierte Buchung** von Bedarfsverkehren
 - Zur tiefenintegrierten Buchung ist die Bereitstellung einer Buchungsschnittstelle zum Dispositions-/Buchungssystem erforderlich.
 - Diese muss für den Zugriff durch externe Systeme geeignet sein und die zugehörigen Dokumentationen/Schnittstellenbeschreibungen sind dem Technischen Betreiber von DEFAS offenzulegen.
 - Da es bei Hintergrundsystemen von Bedarfsverkehren an Standardschnittstellen mangelt, sind bis auf Weiteres keine bestimmten Dateiformate vorgegeben – der Technische Betreiber muss die Schnittstelle auf der Seite von DEFAS nachbauen. Die Schnittstellen müssen so dokumentiert sein, dass sie von einem externen Entwickler nachvollzogen werden können. Bei Änderungen an der Schnittstelle durch den Systemhersteller muss der Technische Betreiber von DEFAS ausreichend vorab informiert werden.
 - Da es sich bei den Entwicklern der Schnittstellen meist um größere Unternehmen mit eigenen Schnittstellenverträgen/Vertraulichkeitsvereinbarungen handelt, sind die vertraglichen Anforderungen im Einzelfall zu klären.
- Die Datenintegration in DEFAS ist auch Voraussetzung für die Anschlussförderung der Förderlinie des Freistaats und für die Förderung des Freistaats für Dispositionssysteme (► **siehe Handout Förder-Übersicht**).

Kontakte

- Für allgemeine Fragen zu On-Demand-Verkehren: Beratungsteam Nachhaltige Mobilität bei der BEG (nachhaltige-mobilitaet@bahnland-bayern.de)
- Für Fragen rund um das Thema Mobilitätsdaten (z. B. Datenüberlassung, Schnittstellen): Koordinierungsstelle „Mobilitätsdaten“ bei der BEG (fahrgastinfo@bahnland-bayern.de)
- Weitere Informationen zur Mobilitätsplattform Bayern: <https://mobilitaetsplattform.bayern>



Zielgerichtetes Marketing für bedarfsorientierte Bedienformen

Bei der Einführung und Planung von bedarfsorientierten Bedienformen muss frühzeitig an das Marketing, bzw. eine gelungene Marketingstrategie gedacht werden. Hier sind einige wesentliche Punkte zu beachten. Das vorliegende Handout gibt einen Überblick über wichtige Aspekte und Fragen, die es zu stellen gilt und zeigt Möglichkeiten und Ideen aus der Praxis auf.

Warum ist das Marketing bei flexiblen Angeboten so wichtig?

- Bei bedarfsorientierten Bedienformen handelt es sich oft um neue, innovative Projekte, die den Bürgerinnen und Bürgern in ihrer Form nicht bekannt sind
- In einigen Fällen ist zum Beispiel die Bedienung einer App oder das Wissen zu bestimmten Buchungsmöglichkeiten notwendig, die Verkehrsform erfordert also eine **neue oder veränderte Verhaltensweise**
- Um Bürgerinnen und Bürger in diesem Prozess mitzunehmen und von dem neuen Angebot zu überzeugen, braucht es ein zielgerichtetes und durchdachtes Marketing, bei dem sich ein **Mix aus klassischen Marketingmethoden** und den **Methoden des sozialen Marketings** anbietet
 - **Klassisches Marketing**: Top-Down-Ansatz, bei dem vom Mobilitätsanbieter (Top) zu Kundinnen und Kunden (Down) geplant wird
 - **Soziales Marketing**: Interaktiver Prozess zwischen Mobilitätsanbieter und Kunden, der sich besonders zur Vermittlung von Ideen, Verhaltensweisen und Handlungsempfehlungen eignet

Allgemeine Überlegungen

- Welche Marketingmaßnahmen sinnvoll sind, hängt vor allem von der aktuellen **Phase** ab, in der sich das Projekt befindet.
- Auch die **Intensität** des Marketings ist phasenabhängig
- Um ein flexibles Angebot erfolgreich bekannt zu machen, benötigt man ein stimmiges Marketingkonzept über **alle geeigneten Kanäle** hinweg
- Greifen Sie für ein ganzheitliches Marketingkonzept ggf. auf **professionelle Unterstützung** zurück



Planungsphase

- Schon vor der Einführung flexibler Bedienformen beginnt das Marketing – mit der **Marktforschung**
- Im Sinne des **sozialen Marketings**: Einbezug Bürgerinnen und Bürger sowie Entscheidungstragende und Multiplikatorinnen und Multiplikatoren in die Entstehung und Planung der Bedienform. Dies sichert bereits zu Beginn der Maßnahme dessen Akzeptanz und Bekanntheit in der Bevölkerung
- Definieren Sie eine oder mehrere **Zielgruppen** Ihrer Bedienform, auf welche die Marketingsmaßnahmen ausgerichtet sein sollten
- In der Planungsphase steht auch die Entwicklung einer Marke mit Wiedererkennungswert an:
 - Wählen Sie einen **einprägsamen Namen** für die Bedienform und ein **auffälliges Design** – am besten mit erkennbarem regionalen Bezug
 - Dieses Design ist ausschlaggebend für weitere Werbemittel, den Internetauftritt oder eine App sowie die Gestaltung der Fahrzeuge



Praxisbeispiel: callheinz im NVM (Nahverkehr Mainfranken) –Gebiet

Das Projekt callheinz überzeugt mit einem Wortspiel und damit durch einen gewitzten und einprägsamen Namen. Die Fahrzeuge, die Homepage und App sind in einem einheitlichen und durch die ungewöhnliche Farbkombination auffälligen Design gestaltet.

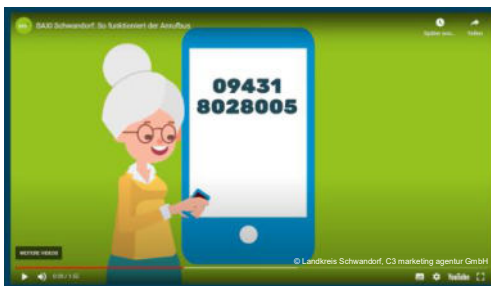
Einführungsphase

- Zu Beginn eines Projekts und bei der Inbetriebnahme des flexiblen Angebots sind **größere und umfangreichere Marketingmaßnahmen** in **hoher Intensität** sinnvoll.
- Die Maßnahmen sollen einen hohen **Aufmerksamkeitseffekt** erreichen
- Ziele und Inhalte in dieser Phase: **Bekanntmachung** der Bedienform und **Erklärungen** zu dessen Nutzung.
- Möglichkeiten:
 - **Klassisches Marketing**: Informationsverbreitung in regionalen bzw. lokalen Medien; Infobroschüren und Flyer, Persönlicher Brief der politischen Spitze an Haushalte, Werbeanzeigen z.B. in Sozialen Medien
 - **Soziales Marketing**: Einführungsveranstaltung und gezielte Aktionen in der Fläche, etwa Infostände auf Marktplätzen, Vorstellung und Erklärung bei bestimmten Gruppen, z.B. Seniorinnen und Senioren-Vereinigungen, Jugendzentren o.ä.



Laufender Betrieb

- Im laufenden Betrieb kann das Marketing zurückgefahren werden und konzentriert sich zum Beispiel eher auf die **Gestaltung der Fahrzeuge** sowie allgemein gültige **Informationsmöglichkeiten**, wie etwa Flyer, Aushänge an Haltestellen, Infobroschüren oder Erklärvideos auf der Homepage. Ein kontinuierliches Marketing ist jedoch immer zu betreiben.



Praxisbeispiel: Baxis Schwandorf

Für Nutzende des Baxis im Landkreis Schwandorf steht ein umfassendes und liebevoll gestaltetes **Erklärvideo** zur Verfügung.

Eine Maßnahme des Regionalmanagements Bayern, gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

SO WIRD DER EXPRESSBUS GEBUCHT

App - Online - Telefon

App: expressbus-pfaffenhofen

1. Download in der App Store oder über Google play herunterladen. Alternativ kann die Buchung auch über die Webseite www.expressbus-pfaffenhofen.de (QR-Code) erfolgen.
2. Bitte vor der ersten Buchung über die App unbedingt erstmalig registrieren/verifizieren.
3. Start, Ziel und Details eingeben.
4. Passende Verbindung auswählen.
5. Die Buchung ist abgeschlossen. Die voraussichtliche Abfahrtszeit wird angezeigt.
6. Kurz vor der Abfahrt wird die genaue Abfahrtszeit angezeigt.

Die Buchung der Fahrt muss mindestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit erfolgen -> unabhängig, ob die Buchung der Fahrt über die App, QR-Code oder per Telefon erfolgt. Nur so kann die Fahrt im Bedarfsfall rechtzeitig geplant werden.

Es 30 Minuten vor Abfahrt wird die genaue Abfahrtszeit angezeigt.

Online: www.expressbus-pfaffenhofen.de

1. Webseite www.expressbus-pfaffenhofen.de aufrufen oder alternativ über den QR-Code hier scannen.
2. Einmalige Registrierung vor der ersten Fahrt.
3. Start, Ziel und Details eingeben.
4. Passende Verbindung auswählen.
5. Die Buchung ist abgeschlossen - die voraussichtliche Abfahrtszeit wird angezeigt.
6. Kurz vor der Abfahrt wird die genaue Abfahrtszeit angezeigt.

Telefon: 08441 4052 6000

Der Bus kann telefonisch und unkompliziert über Telefonie gebucht werden. Die Buchungsmenue (Emp. Nr. 1000) 08441 4052 6000

Servicezeiten:
Montag - Freitag: 7:00 - 17:00 Uhr
Samstag: 7:00 - 12:00 Uhr

Praxisbeispiel: Stadtbus Pfaffenhofen

Innerhalb des Stadtbusnetzes in Pfaffenhofen a.d. Ilm fahren immer drei und am Wochenende sogar alle Buslinien bei Bedarf. Um das Konzept der sogenannten Expressbusse und deren Funktionsweise zu erklären, steht auf der Homepage eine **Infobroschüre** zum Download zur Verfügung, die sich in Auszügen auch als Aushang an Haltestellen befindet.

Literatur für bedarfsorientierte Bedienformen

Mit der Neugründung und Konzeption vieler verschiedener Verkehrsprojekte mit flexiblen Bedienformen in den letzten Jahren, steigt auch die Anzahl an begleitender Literatur. Diese reicht von Evaluationen über Leitlinien bis hin zu umfangreichen Handbüchern. Hier finden Sie eine nicht abschließende Übersicht über bestehende Literatur. Bitte beachten Sie, dass der Inhalt der Veröffentlichungen vorab nicht durch uns geprüft wurde, sondern es sich hier rein um eine Auflistung themenbezogener Werke handelt, die keinerlei Empfehlungscharakter enthält.

Allgemeine Handbücher/ Leitfäden

- Agora Verkehrswende (2023): **Mobilitätsoffensive für das Land**. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können. Berlin.
- Becker, J.; Blees, V.; Blöcher, P.; Hofmann, D.; Walther, S. (2017): **Lösungen für die Mobilität im ländlichen Raum**. Der Nahverkehr 07-08/2017: 25–31.
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): **Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen**. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. Berlin.
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2005): **Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV**. Ein Handbuch. Berlin.
- Gies, J.; Langer, V., (2021): **Mit On Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren**. Werkstattbericht zu Chancen und Herausforderungen. Herausgeber: Difu – Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin.

Planung und Organisationsmodelle

- Hoffmann, P. (1993): **Flexible Bedienungsformen im ÖPNV**. Elemente einer mehrstufig differenzierten Verkehrserschließung. Verkehr und Technik 80.
- Mehlert, C. (2001): **Die Einführung des Anrufbusses im ÖPNV**. Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Schriftenreihe für Verkehr und Technik 91.
- Sieber, N. (2004): **Systematisierung Alternativer Bedienungsformen im ÖV**. AMABILE Arbeitspapier 1. Karlsruhe.



- Teichert, H., 2003: **Simulation der flexiblen Bedienung: Mikroskopische Simulation der Verkehrsnachfrage und Fahrzeugeinsatzmodelle**. Herausgeber: PTV Planung Transport Verkehr AG. AMABILE Arbeitspapier 10. Berlin/Dresden.
- Universität Kassel, Institut für Verkehrswesen und -planung (2007): **Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum**. Planung und Betrieb vor dem Hintergrund der demografischen, siedlungsstrukturellen und fiskalischen Entwicklung. Forschungsprojekt 70.0770/2005 im Auftrag des BMVBS. Endbericht. Kassel.
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (2022): **Differenzierte Bedienung im ÖPNV**. Köln.

Rechtliche Grundlagen

- PTV AG (2006): **Leitfaden für die Ausschreibung von Teilnetzen aus Alternativen Bedienungsformen und traditionellen Linienverkehren**. Baustein 1: Ausschreibungsvorbereitung. Karlsruhe.
- Barth, S.; Klinger, D., 2002a: **Genehmigung Alternativer Bedienungsformen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**. AMABILE Arbeitspapier 3. Bremen.
- Barth, S.; Klinger, D., 2002b: **Vergaberechtliche Anforderungen bei der Ausschreibung Alternativer Bedienungsformen mit traditionellen Linienverkehren**. AMABILE Arbeitspapier 6. Bremen
- Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages (2017): **Linienverkehrsgenehmigungen nach Personenbeförderungsgesetz im Lichte der VO (EG) Nr.1370/2007**:
<https://www.bundestag.de/resource/blob/510394/c0095f8c3de17c5bf7b835eb415ee974/WD-5-003-17-pdf-data.pdf> (Zugriff: 5.2.24).

Finanzierung

- Heinecke, L.; Sievers, N.; Heemsoth, J.-P. (2022): **Möglichkeiten zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades von Bedarfsverkehren**. stadtverkehr 01-02/2022: 32–34.
- Schäfer, T., 2003: **Kosten und Erlösberechnung für alternative Bedienungsformen**. Herausgeber: PTV Planung Transport Verkehr AG. AMABILE Arbeitspapier 11. Berlin/Dresden.
- Weißhand, M.; Mehlert, C. (2023): **On-Demand: Wirtschaftlich tragfähig als digitales AST 2.0?** Der Nahverkehr 01-02/2023: 56–59.



Digitalisierung & technische Grundlagen

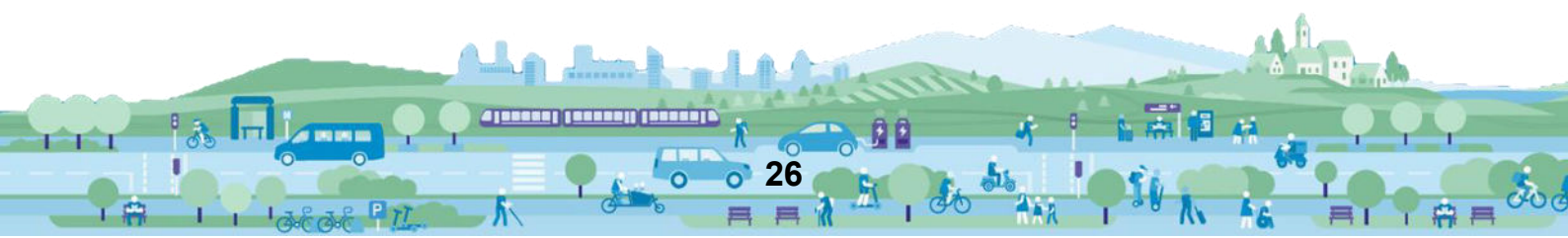
- Baumeister, H.; Meier-Berberich, J. (2018): **Chancen für den ÖPNV im ländlichen Raum durch Digitalisierung**. Verkehr und Technik 10/2018: 289–292.
- Gehling, T.; Weiß S. K. (2022): **So gelingt der Wandel mit MaaS und On-Demand-Verkehr**. Nahverkehrs-praxis 03-04/2022: 32–33.
- Quinting, M.; Fricke, M. (2022): **Einbindung von Bedarfsverkehren ins ÖPNV-Angebot mit INITs Buchungs- und Steuerungslösung MOBILE-FLEX**. Nahverkehrs-praxis 11-12/2022: 22–23.
- Viergutz, K.; Brinkmann, F. (2018): **Ridepooling – ein Erfolgsmodell?** Digitalisierung im Nahverkehr. Signal + Draht 07-08/2018: 13–18.

Marketing für flexible Bedienformen

- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2002): **Erste Ergebnisse der Zielgruppenfindung**. Zweiter Zwischenbericht im Rahmen des BMBF-Forschungsvorhabens MultiBus. Arbeitspapier. Wuppertal.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2005): **Marketing und Kommunikationskonzept in Anlehnung an das Soziale Marketing**. Projektbericht im Rahmen des BMBF-Forschungsvorhabens MultiBus. Wuppertal.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2005): **ÖPNV-Marketing im ländlichen Raum**. Projektbericht im Rahmen des BMBF-Forschungsvorhabens Imago. Wuppertal.

Evaluationen & Projektbegleitungen

- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2004): **MultiBus. Erfahrungen aus aufgabenverwandten Forschungsprojekten**. Bericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“ (Projektphasen I und II). Wuppertal.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH (2006): **MultiBus. Das Nahbussystem für den ländlichen Raum**. Schlussbericht. Wuppertal. Zugriff: https://wupperinst.org/uploads/tx_wupperinst/MultiBus_Schlussbericht. (Zugriff: 4.2.24).
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH; PTV AG (2009): **Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen**. Evaluationsreport. Herausgeber: BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. BBSR-Online-Publikation Nr. 10/2009. Bonn.





**Weitere Fragen?
Melden Sie sich gerne beim Beratungsteam Nachhaltige Mobilität!**

-  Beratungsteam Nachhaltige Mobilität
-  nachhaltige-mobilitaet@bahnland-bayern.de
-  089 748825-392/ -393
-  Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Str. 69 | 81379 München
-  www.wir-bewegen.bayern.de

ZUR PDF-VERSION DIESES
DOKUMENTS:



Quellen/ Weiterführende Infos:

- Bedarfsverkehr.at (o.J.). Handbuch On-Demand.
<https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Handbuch> (Zugriff: 28.1.24)
- NahSH (o.J.): Podcast NAH.SH On demand.
<https://www.nah.sh/de/themen/neuigkeiten/der-neue-nah-sh-podcast/>
(Zugriff: 23.1.24)
- BBSR (2023): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV.
<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2023/handbuch-planung-flexibler-bedienungsformen-oepnv.html> (Zugriff: 2.1.2024)
- Agora Verkehrswende (2023): Mobilitätsoffensive für das Land. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können.



