

Wir bewegen  
Bayern

Team  
Nachhaltige  
Mobilität

Blattwerk

# Bedarfsorientierte Bedienformen in Bayern







# Inhalt

1. Step-by-step zum Bedarfsverkehr .....	4
1.1 Orientierungsphase .....	4
1.2 Konzeptionsphase .....	5
1.3 Implementierungsphase .....	5
1.4 Betriebsphase .....	5
2. Angebotsformen im bedarfsoorientierten Verkehr .....	6
2.1 Der Rufbus .....	6
2.2 Das Anrufsammeltaxi (AST) .....	6
2.3 Moderner Bedarfsverkehr (On-Demand) .....	7
2.4 Das ÖPNV-Taxi .....	7
3. Ausgestaltungsmöglichkeiten der bedarfsoorientierten Bedienformen .....	8
3.1 Räumliche Flexibilität .....	8
3.2 Zeitliche Flexibilität .....	9
3.3 Technische Anbindung .....	9
4. Bediengebiete und Haltestellenkonzepte: Möglichkeiten im Flächenverkehr .....	10
4.1 Knoten und Waben .....	10
4.2 Bediengebiete/ Cluster .....	11
4.3 Zusammenhängendes Bediengebiet .....	11
4.4 Bediengebiet nach Gemeindegrenzen .....	12
4.5 Haltestellenkonzept .....	13
5. Tarifgestaltung bei bedarfsoorientierten Bedienformen .....	14
5.1 Tarifintegration und Deutschlandticket .....	14
5.2 Zuschlag/ Aufpreis .....	14
5.3 Chancen und Risiken eines Zuschlags .....	15
5.5 Weitere Tarifgestaltungsmöglichkeiten .....	16
5.4 Überlegungen zum Schülerverkehr .....	16
6. Förderungen für Bedarfsverkehre .....	17
6.1 Förderungen des Freistaats .....	17
7. Die Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum des Freistaats Bayern .....	18
7.1 Die Förderung .....	18
7.2 Fördervoraussetzungen Anschubphase .....	18
7.3 Fördervoraussetzungen dauerhafte Förderung .....	19
7.4 Ist mein Projekt möglicherweise förderfähig? .....	20

7.5 Checkliste: Förderantrag .....	21
8. Zielgerichtetes Marketing für bedarfsoorientierte Bedienformen .....	26
8.1 Warum ist das Marketing bei flexiblen Angeboten so wichtig?.....	26
8.2 Allgemeine Überlegungen .....	26
8.3 Kommunikation in der Orientierungs- und Konzeptionsphase.....	27
8.4 Kommunikation in der Implementierungsphase.....	27
8.5 Kommunikation im laufenden Betrieb .....	28
9. Datenbereitstellung für die Mobilitätsplattform des Freistaats .....	29
9.1 Multimodalität.....	29
9.2 DEFAS.....	29
9.3 So funktioniert's .....	30
10. Weiterführende Literatur für bedarfsoorientierte Bedienformen.....	31
10.1 Allgemeine Handbücher/ Leitfäden .....	31
10.2 Planung und Organisationsmodelle .....	31
10.3 Rechtliche Grundlagen .....	32
10.4 Finanzierung .....	32
10.5 Digitalisierung und technische Grundlagen .....	32
10.6 Kommunikation für flexible Bedienformen.....	33
10.7 Evaluationen und Projektbegleitungen .....	33



**Zusammengestellt vom Team Nachhaltige Mobilität**

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH  
Boschetsrieder Str. 69



# 1. Step-by-step zum Bedarfsverkehr

Das folgende Kapitel 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. Erste Orientierung zum Ablauf der Umsetzung geben die untenstehenden Eckpunkte. Bei Detailfragen wenden Sie sich gerne an das Team Nachhaltige Mobilität.



## 1.1 Orientierungsphase

- Identifikation von Problemstellung und Zielrichtung: Welches **Ziel** soll Ihr Bedarfsverkehr erreichen?

Ziel: Daseinsvorsorge	Ziel: Schließung letzte Meile	Ziel: Angebotsergänzung
<ul style="list-style-type: none"><li>Grund- bzw. Mindestversorgung in ländlichen Regionen, wo regulärer Linienverkehr wirtschaftlich nicht sinnvoll angeboten werden kann</li><li>Flexibilität des Angebots kann Qualität des Nahverkehrs in peripheren Räumen deutlich verbessern</li><li>Mögliche Zielgruppen: Seniorinnen und Senioren, Kinder und Jugendliche</li></ul> <p>Praxisbeispiel: <a href="#">Landi im Landkreis Dingolfing-Landau</a></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Zubringer zum liniengebundenen öffentlichen Verkehr</li><li>Verringert Abhängigkeit vom privaten PKW</li><li>Optimal: Kombination mit Mobilitätsstationen</li><li>Hohe (Service-)Qualität notwendig um Anschluss zu sichern</li></ul> <p>Praxisbeispiel: <a href="#">Expressbus Pfaffenhofen</a></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ergänzung des liniengebundenen Angebots, insbesondere zu Randzeiten</li><li>Stärkt Erreichbarkeit bei eingeschränktem Takt oder in Betriebsruhezeiten</li><li>Erhöht Flexibilität und Angebotsdichte im Gesamtsystem</li><li>Wichtig: Gute Integration in Fahrgastinformation und Buchungssysteme</li></ul> <p>Praxisbeispiel: <a href="#">MVV FLEX im Landkreis München</a></p>

- Auseinandersetzung mit **Zielgruppen** → Der Bedarfsverkehr muss nicht auf eine einzige Zielgruppe ausgerichtet sein, die Auseinandersetzung mit den Hauptnutzungsgruppen ist jedoch von Vorteil
- Beachten Sie außerdem die Ausgangslage vor Ort: Gibt es bestimmte Gegebenheiten vor Ort, die zu berücksichtigen sind (z. B. bereits vorhandene Strukturen)?
- Fachliche Beurteilung:** Ist der Bedarfsverkehr für die Problemstellung bzw. Zielsetzung tatsächlich die richtige Lösung ist, oder sind andere Mobilitätslösungen sinnvoller?
- Grobdefinition Projektumfang und –rahmen**
  - Erste Gedanken zu Organisationsmodell und Angebotsform
  - Mögliche Bediengebiet/ Routen sondieren
  - Überlegungen zum Tarifmodell
- Sicherstellung der **politischen Unterstützung**

## 1.2 Konzeptionsphase

- In der Konzeptionsphase müssen in einem **Detailkonzept** vor allem grundlegende Aspekte geklärt werden, z. B.:
  - ✓ Rechtlicher Rahmen (z. B. personenbeförderungsrechtliche Einordnung und Genehmigung)
  - ✓ Kostenschätzung und Finanzierung
  - ✓ Projektverantwortliche
  - ✓ Konkrete Ausgestaltung
  - ✓ Tarifgestaltung
  - ✓ Marketing: Fokus auf Markenentwicklung (siehe Kapitel 8)
  - ✓ Kooperationen mit umliegenden Aufgabenträgern, um Doppelstrukturen und Kosten zu reduzieren
- Treten Sie dazu mit wichtigen **Akteurinnen und Akteuren** und **Ansprechpersonen** für Ihr Projekt (z. B. Politische Vertretung, Genehmigungsbehörde, Fördergeber, Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen, Vereine) in Kontakt.

## 1.3 Implementierungsphase

- Je nach Organisationsmodell steht nun die **Vergabe von Aufträgen** sowie ggf. die **Personalsuche** an.
- Zusätzlich sollten Sie sich um physische und **technische Details** kümmern, wie etwa die Gestaltung einer Handyapplikation, die 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.

## 1.4 Betriebsphase

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

## 2. Angebotsformen im bedarfsoorientierten Verkehr

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

### 2.1 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 anpasst** 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 damit weitere Umwege vermeidet.

### 2.2 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.



## 2.3 Moderner Bedarfsverkehr (On-Demand)

- 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.

## 2.4 Das ÖPNV-Taxi

- Eine weitere Option im On-Demand-Verkehr ist das Konzept des ÖPNV-Taxis.
- Bei dieser Konstellation werden freie Ressourcen des **lokalen Gelegenheitsverkehrsverbes** genutzt, um On-Demand-Fahrten zum regulären ÖPNV-Tarif anzubieten. Die Fahrten können über eine App oder per Telefon gebucht werden, sofern im nachgefragten Zeitraum keine adäquate Verkehrsverbindung besteht.
- 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 Kapitel **Ausgestaltungsmöglichkeiten**.

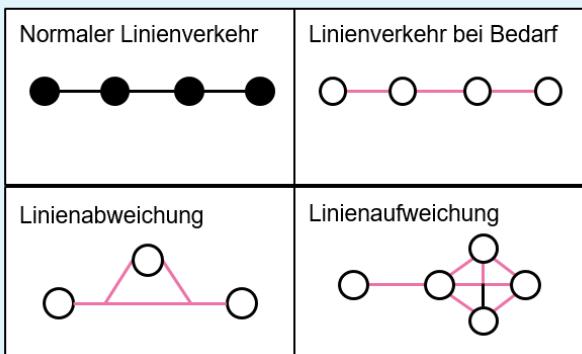
### 3. Ausgestaltungsmöglichkeiten der bedarfsoorientierten Bedienformen

Bei den Angebotsformen innerhalb des Bedarfsverkehrs ist eine 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 vor Ort mehr oder weniger sinnvoll sein. Gleichwohl unterstützen sie eine Einordnung und Klassifizierung der unterschiedlichen Angebote.

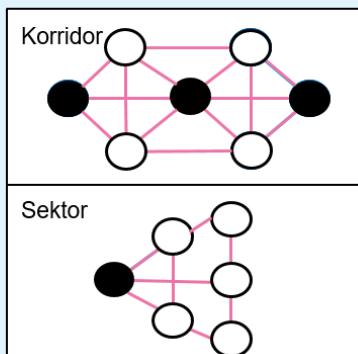
#### 3.1 Räumliche Flexibilität

- 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.

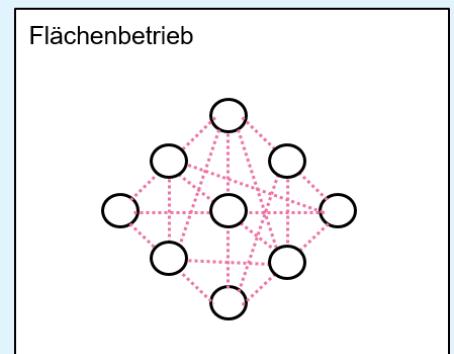
**Linienbasierter Richtungsbetrieb**



**Flexible Richtungsbetrieb**



**Flächenbetrieb**



## 3.2 Zeitliche Flexibilität

- Ein weiteres Kriterium, das man bei der Einführung einer flexiblen Bedienform berücksichtigen 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 **Kapitel Angebotsformen**.

## 3.3 Technische Anbindung

- Zu den Ausgestaltungsmöglichkeiten gehört die **technische Anbindung** des Angebots.
- Das beinhaltet 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?

## 3.4 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**.

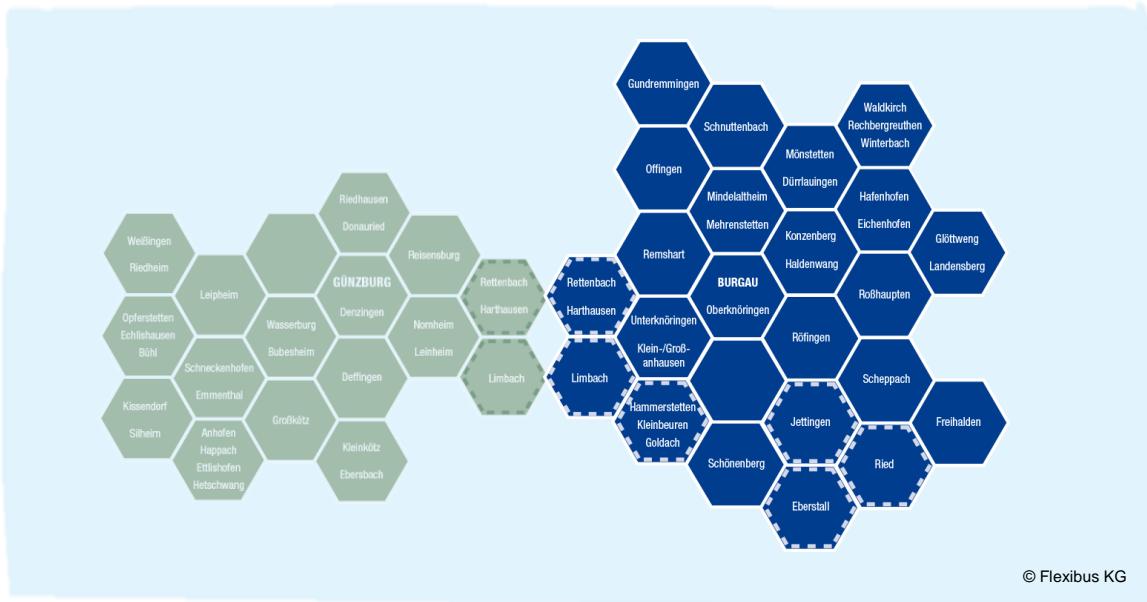
## 4. Bediengebiete und Haltestellenkonzepte: Möglichkeiten im Flächenverkehr

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 Kapitel gibt einen Überblick über die unterschiedlichen Möglichkeiten bei der Ausgestaltung der Flächenbedienung und stellt mehrere Beispiele vor.

### 4.1 Knoten und Waben

#### Praxisbeispiel: Flexibus in den Landkreisen Unterallgäu/Günzburg

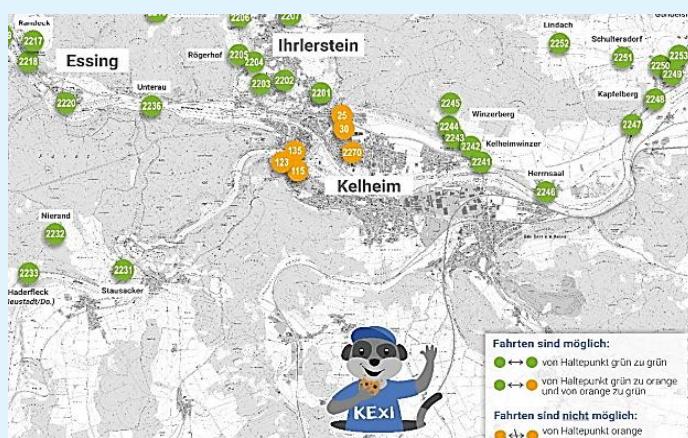
- Das Flexibus-Bediengebiet ist aktuell in 13 Knoten unterteilt, die sich wiederum in gemeindeübergreifende Waben gliedern (untenstehend beispielhaft der Knoten Günzburg (grün) und der Knoten Burgau (blau)).
- Die Knoten definieren Fahrtmöglichkeiten und Bedienzeiten:
  - Beliebige Fahrten können grundsätzlich 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.



## 4.2 Bediengebiete/ Cluster

### Praxisbeispiel: KEXI im Landkreis Kelheim

- 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 zusammen.

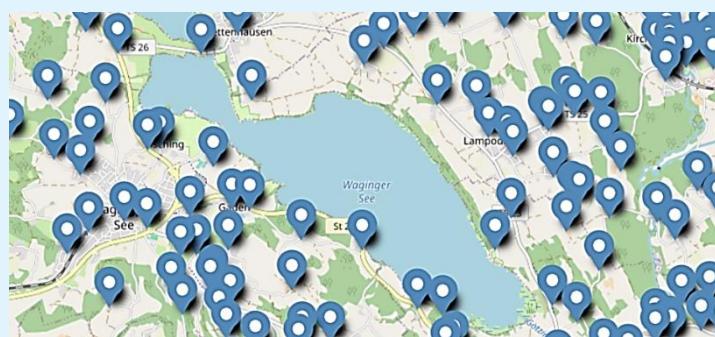


© Landkreis Kelheim

## 4.3 Zusammenhängendes Bediengebiet

### Praxisbeispiel: 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 Traunstein

## 4.4 Bediengebiet nach Gemeindegrenzen

### Praxisbeispiel Hoki im Landkreis Holzkirchen

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

### Praxisbeispiel Hofer Landbus im Landkreis Hof

- Der Hofer Landbus fährt aktuell in fast allen Gemeinden des Landkreises Hof.
- Für jede Gemeinde wurde ein spezifisches Bediengebiet festgelegt, innerhalb dessen Fahrten möglich sind.
- Teilweise werden gemeindeübergreifende Fahrten angeboten. So gehören zum Bediengebiet einer Gemeinde beispielsweise zwei bis drei Nachbargemeinden.



#### SATELLITENHALTESTELLEN

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 Kapitel Tarifgestaltung.

## 4.5 Haltestellenkonzept

Im modernen Bedarfsverkehr können **physische** oder **virtuelle Haltestellen** verwendet werden. Auch eine **Kombination** beider Varianten ist möglich.

- **Klassische Haltestellen**

- Es gelten die Anforderungen zur Haltestellen-Kennzeichnung nach § 32 der 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.
  - Dies ermöglicht große **Flexibilität** bei der Bestimmung der Haltestellen (auch im bereits laufenden Betrieb ist eine schnelle und relativ unkomplizierte Änderung möglich).
  - Ein 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.



© Team Nachhaltige Mobilität

## 5. Tarifgestaltung bei bedarfsoorientierten Bedienformen

Bei der Einführung und Planung bedarfsoorientierter 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.

### 5.1 Tarifintegration und Deutschlandticket

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

### 5.2 Zuschlag/ Aufpreis

- Zusätzlich zum gültigen Tarif besteht die Möglichkeit einen sogenannten Komfortzuschlag zu erheben.
- Ein Komfortzuschlag ist auch im Rahmen der Förderung des Freistaats erlaubt.
- Die Erhebung eines Komfortzuschlags sollte regelmäßig geprüft werden.



#### 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.

## 5.3 Chancen und Risiken eines Zuschlags

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

### Chancen

- 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).

### Risiken

- 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. Daher sollte im Falle einer Zuschlagsregelung auch Augenmerk auf die Höhe des Zuschlags gelegt werden. Der Zuschlag kann außerdem unter Umständen dem Ziel entgegenstehen, die Nutzendengruppe zu erweitern und möglichst viele Fahrten vom privaten PKW auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern
- Zu beachten ist außerdem die primäre Zielgruppe des Projekts. Wenn soziale Ziele beim Projekt im Vordergrund stehen, könnte ein hoher Fahrpreis ein Hindernis darstellen könnte.

## 5.4 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, kann die Haltestellenplanung in unmittelbarer Schulnähe zu bestimmten Zeiten, ein Steuerungsinstrument darstellen.

## 5.5 Weitere Tarifgestaltungsmöglichkeiten

Unabhängig von landes- bzw. 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**.

### Praxisbeispiel 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.

### Praxisbeispiel 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 Fahrgäst kann jedes gültige Ticket des VGN ohne Aufpreis nutzen.

### Praxisbeispiel 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.

# 6. Förderungen für Bedarfsverkehre

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

## 6.1 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, landkreis-übergreifende 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**
- **Europarechtliche 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; 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 \(gesetze-bayern.de\)](http://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 Haushaltssmittel für Digitalisierung und Vernetzung

**Fördervoraussetzungen:**

- Jeweilige Regierung und Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr **prüfen Förderanfragen im Einzelfall**
- **Nebenbestimmungen** zum Beispiel zur Datenintegration in DEFAS und MoBY sind 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](mailto:referat-61@stmb.bayern.de)

## 7. 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 bedarfsoorientierte Bedienformen im ÖPNV wie etwa On-Demand-Verkehre sowie landkreisübergreifende Expressbusverbindungen.

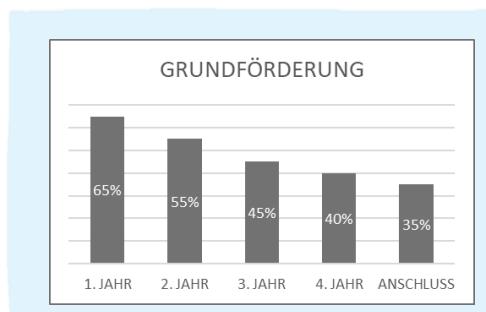
### 7.1 Die Förderung

- 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 % der förderfähigen Kosten gefördert werden.
- Bei Erfüllung zusätzlicher Qualitätsmerkmale ist eine **dauerhafte Förderung** mit 35 % 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 saubere leichte Nutzfahrzeuge zum Einsatz kommen.
- Außerdem gibt es **zusätzliche Förderfestbeträge** bspw. für Marketing und Digitalisierung.

### 7.2 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)



## 7.3 Fördervoraussetzungen dauerhafte Förderung

### Erweiterte Bedienzeiten:

- Ab 2026: In allen Dörfern mit mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohnern 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.

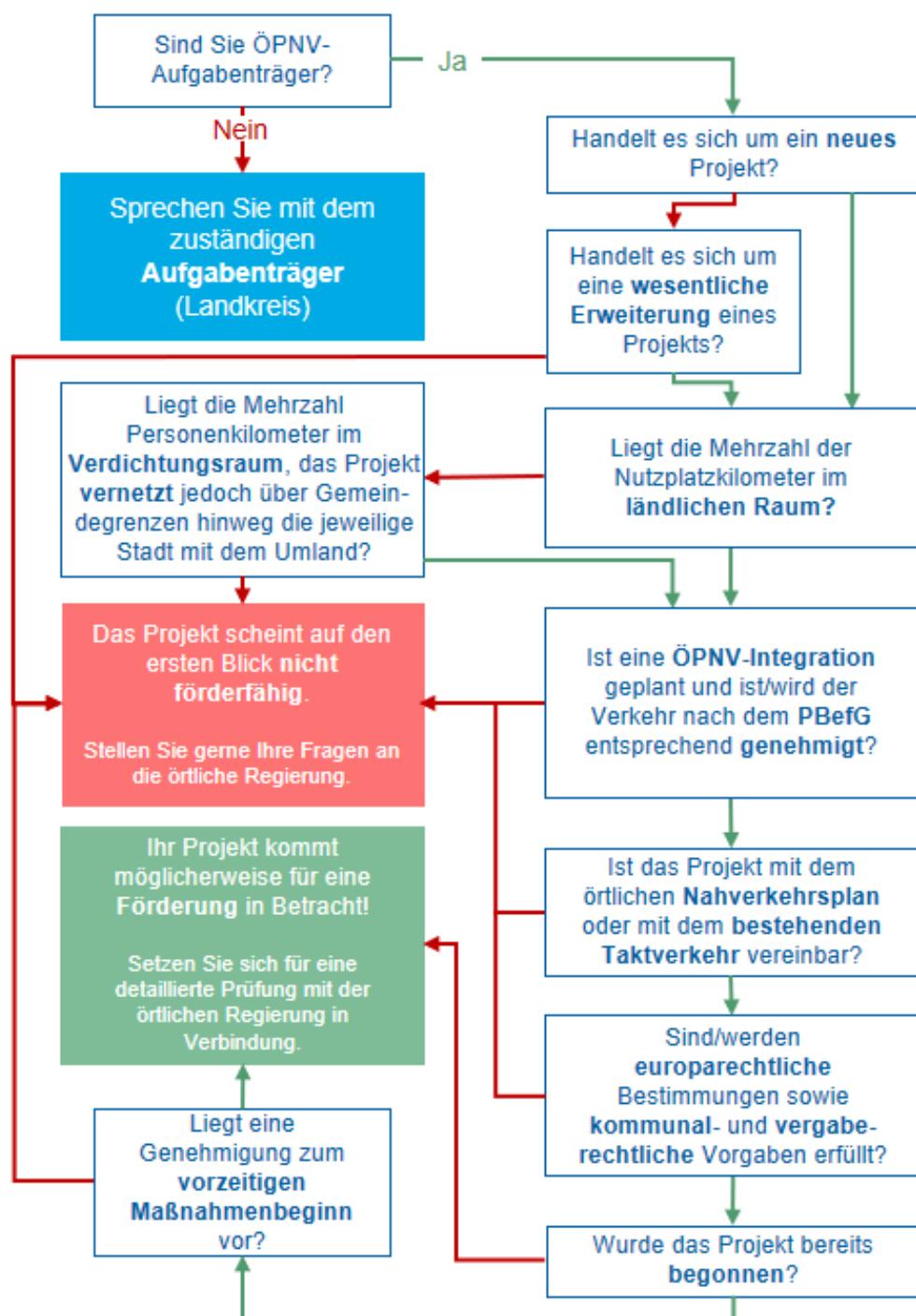
Plicht zur **Datenbereitstellung** an die Mobilitätsplattform des Freistaats, damit Fahrgastinformation aus einem Guss und in Echtzeit möglich ist.



- ✓ Mehr als 80 Projekte konnten bereits mit dem Unterstützungsprogramm des Freistaats realisiert werden.
- ✓ In über 40 von 55 Landkreisen im ländlichen Raum wurden angebotsverbessernde 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. 2024 förderte der Freistaat Projekte mit fast 17 Mio. Euro (2023: 13,2 Mio. Euro).

## 7.4 Ist mein Projekt möglicherweise förderfähig?

**Anschubfinanzierung** nach dem Förderprogramm ‚Ergänzende Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsoorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr‘ (ErNa). Bitte beachten Sie bereits jetzt, dass es sich hier lediglich um die Hauptkriterien der Förderung handelt und, dass für eine **dauerhafte Förderung weitergehende Qualitätsanforderungen** (z. B. Bedienzeit, Fahrtmöglichkeiten, Datenbereitstellung) eingehalten werden müssen.



## 7.5 Checkliste: Förderantrag

für das Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsoorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa)

### 7.5.1 Grundlage

Details zur Antragsstellung finden sich unter Nummer 10 der Förderrichtlinie:

#### 10. Antragsverfahren

10.1 Die Anträge sind bei der örtlich zuständigen Regierung (Bewilligungsbehörde) einzureichen.

10.2 Den Anträgen ist insbesondere beizufügen:

- aussagekräftige Vorhabensbeschreibung,
- Kosten- und Finanzierungsplan,
- Erklärung über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans,
- gegebenenfalls Darlegung der voraussichtlichen Genehmigungsfähigkeit nach dem Personenbeförderungsgesetz,
- Eigenerklärung zur Bevölkerungszahl im Erschließungsgebiet und der Einordnung der einzelnen Dörfer in die Kategorien „mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohner (geringfügige Abweichungen von dem Grenzwert sind unschädlich)“ und darunter. Diese Eigenerklärung ist alle fünf Jahre der Bewilligungsbehörde aktualisiert vorzulegen.
- Erklärung zur Subventionserheblichkeit,
- Erklärung zur Einhaltung der europarechtlichen Vorgaben der Finanzierung, insbesondere zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

10.3 Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

10.4 Über die Gewährung der Zuwendung entscheiden die Regierungen im Rahmen der durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erteilten Ermächtigung in eigener Zuständigkeit.

### 7.5.2 Anschubförderung

#### 1) Grundlegende Hinweise

- Nehmen Sie im Vorfeld bereits **Kontakt zur Bewilligungsbehörde (Regierung)** auf. Sie kann Ihnen über die wichtigsten Eckdaten zur Förderrichtlinie Auskunft geben
- Beachten Sie, rechtzeitig mit dem Förderantragsverfahren zu beginnen, da bereits gestartete Maßnahmen nicht gefördert werden können  
(siehe Art. 5.6 ErNa bzw. Art. 23 und 44 BayHO in Verbindung mit VV Nr. 1.3 zu Art. 44 BayHO)
- Stellen Sie nach Rücksprache mit der Bewilligungsbehörde vor Beginn einen **Antrag auf Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn** (ein formloser Antrag reicht aus). Erst im Anschluss dürfen Sie förderunschädlich Verkehrsbedienungsverträge abschließen und mit dem Betrieb beginnen

2) Stellen Sie Ihren Förderantrag zusammen.

- Formular zur Beantragung (z.B. [Online-Antragsformular](#) oder [BayernPortal](#) oder Muster 1a zu Art. 44 BayHO: Antrag auf Gewährung einer Zuwendung oder Muster zur Beantragung einer ÖPNV-Zuweisung oder formlos). Setzen Sie sich hinsichtlich der Wahl des konkreten Formulars gerne vorab mit der zuständigen Regierung in Verbindung.

3) Bereiten Sie die notwendigen Unterlagen vor

- Erklärung zur Subventionserheblichkeit
- Erklärung über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans
- Erklärung zur Einhaltung der europarechtlichen Vorgaben der Finanzierung, insbesondere zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
- Erklärung zur Bevölkerungszahl im Erschließungsgebiet
- Darlegung der voraussichtlichen Genehmigungsfähigkeit nach dem PBefG

4) Listen Sie alle geschätzten Kosten auf im

- Kosten- und Finanzierungsplan

5) Schildern Sie Ihren detaillierten Projektplan in einer aussagekräftigen Vorhabensbeschreibung. Diese sollte eine Projektskizze bzw. Kurzbeschreibung mit wesentlichen Bausteinen des Projekts umfassen, zum Beispiel:

- Ausgangssituation (Ist-Zustand)
- Grund für geplantes Vorhaben
- Ziel des Vorhabens
- Vorgehen zur Implementierung  
(z.B. Integration in den konventionellen ÖPNV)
- Flächen- bzw. Linienkonzept  
(falls Linien geplant, diese übersichtlich darstellen und ggf. zeitlich zusammenfassen, bzw. aufschlüsseln)
- Geplanter Tarif
  - Erklärung darüber, dass keine unverhältnismäßig niedrigen Beförderungsentgelte erhoben werden
  - Wird innerhalb eines bestehenden Tarifs, evtl. mit Zuschlag von xx,00 € kalkuliert?

- Zeitlicher Ablauf (z.B. Start der Maßnahme, Betriebsaufnahme, Entwicklungsabsichten, Betriebsdauer)
- Ggf. Informationen über Kooperation mit weiterem Aufgabenträger
  - Falls Kooperationsvereinbarung geschlossen wurde, muss diese nicht vorgelegt werden
  - Spezifikation, wer welchen Projektbereich bzw. welche Kosten übernimmt und wer den Förderantrag stellt ist ausreichend
- Bediengebiet
  - Meldung geleisteter Nutzplatzkilometer im ländlichen Raum im Verwendungsnachweis ist ausreichend

→ Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

Nach erfolgreichem Förderbescheid:

#### 1) Auszahlungsantrag und Verwendungsnachweis

- Auszahlungsanträge sind bei den Regierungen einzureichen
- Vorzulegen ist außerdem ein
  - jährlicher Verwendungsnachweis
  - beziehungsweise bei mehrjährigen Bewilligungen ein jährlicher Zwischenverwendungsnachweis

### 7.5.3 Dauerförderung

1) Erfüllt Ihr Projekt insbesondere folgende Anforderungen, dann kommt es für die Dauerförderung in Frage:

In allen Dörfern mit mind. 200 Einwohner besteht, in Kombination mit dem vorhandenen Verkehrsangebot im ÖPNV

montags – freitags von

- 07:00 – 20:00 Uhr
- Eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit **und**
- mind. 20 Fahrtmöglichkeiten (10 Fahrtenpaare) pro Tag

sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

- von 08:00 – 18:00 Uhr
- eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit

Für alle Tage gilt:

- Eine Anmeldung für Fahrten zwischen 9 und 18 Uhr ist noch 90 Minuten vor der Fahrt möglich.
- Bei Fahrten vor 9 Uhr ist eine Anmeldung bis spätestens 17 Uhr des Vortages möglich

Außerdem:

- Datenbereitstellung in DEFAS bzw. künftig an die Mobilitätsplattform Bayern
- Anbindung an Mobilitätsplattform Bayern zum Zweck der Voranmeldung, der Buchung und der Bezahlung
- Akzeptanz landes- und bundesweiter Tarifangebote (z. B. Deutschlandticket), sofern Finanzierung durch Bund und/oder Land besteht

#### **7.5.4 RECHENBEISPIEL I: Hinweise zu den zuwendungsfähigen Kosten**

Folgendes darf beispielsweise zu den 10.000 € bzw. 15.000 € Festbetrag aus Nummer 7.8 der Förderrichtlinie dazugerechnet werden:

- Marketing: Flyer, Fahrplanhefte, Taschenfahrplan, Jutebeutel, Plakate/Poster: 1.325 €
- Integration in App: 8.462 €
- Weiterentwicklung der Online-Buchungsmöglichkeiten/Barrierefreiheit: 3.879 €

Gesamt: 13.666 €

Bei bis zu 50.000 Ew: Bis zu 10.000 € anrechenbar

Bei >50.000 Ew: anrechenbar 13.666 €, müssen wegen Festbetrag aber auch genau im VN nachgewiesen werden

#### **7.5.5 RECHENBEISPIEL II:**

Teilprojekt/Linie 123: Entenhausen – Gotham – Winterfell – Wolkenkuckucksheim im ersten Förderjahr

<b>Einwohnerzahlen</b> Erschließungsgebiet des Teilprojektes	Entenhausen: 5.689 Winterfell: 956 Gotham: 11.285 Wolkenkuckucksheim: 201	Einwohnerzahl insgesamt: <b>18.131 Ew.</b>
<b>Kosten:</b>		<b>200.000 €</b>

#### **Variante 1**

Standardförderung: 65% im ersten Förderjahr

<b>Deckelungsbetrag</b>	10.00 €/ erschlossenem Einwohner (Ew.)	18.131 erschlossene Ew. x 10€ Deckungsbetrag/ Ew. = <b>181.310 €</b>
-------------------------	--	--

<b>Zuwendungsfähige (Zwf.) Kosten:</b>		<b>181.310 €</b>
<b>Zuwendung insgesamt</b> im ersten Förderjahr	Höhe der Förderung im ersten Jahr: 65%	$181.310 \text{ €} \times 0,65 = 117.851,50 \text{ €}$

### **Variante 2**

Kommunen befinden sich in Raum mit besonderem Handlungsbedarf (65% + 5% Zuschlag im ersten Förderjahr)

<b>Deckelungsbetrag</b>	12.50 €/ erschlossenem Einwohner	18.131 erschlossene Ew. x 12,50 € Deckelungsbetrag/ Ew. <b>= 226.637,50 €</b>
<b>Zwf. Kosten</b>		zwf. Kosten liegen unter Deckelungsbetrag und können in voller Höhe angesetzt werden
<b>Zuwendung insgesamt</b> im ersten Förderjahr	Höhe der Förderung im ersten Jahr: 70%	$200.000 \text{ €} \times 0,7 \text{ (erstes Jahr und RmbH)}$ <b>= 140.000 €</b>

### **Variante 3**

Kommunen befinden sich in Raum mit besonderem Handlungsbedarf + Zweckgebundene Ausgaben (65% + 5% Zuschlag im ersten Förderjahr + Festbetrag)

<b>Deckelungsbetrag</b>	12.50 €/ erschlossenem Einwohner	18.131 erschlossene Ew x 12,50 € Deckelungsbetrag/ Ew. <b>= 226.637,50 €</b>
<b>Zwf. Kosten</b>		zwf. Kosten liegen unter Deckelungsbetrag und können in voller Höhe angesetzt werden
<b>Kosten für Marketingkampagne</b>	Plakate/Poster: 1.325 € Integration in App: 8.462 €	$1.325 \text{ €} + 8.462 \text{ €} = 9.787 \text{ €}$ $< 10.000 \text{ €} \rightarrow \text{Tatsächliche Kosten (9.787 €) können geltend gemacht werden}$
<b>Zuwendung insgesamt</b> im ersten Förderjahr	Höhe der Förderung im ersten Jahr: 70%	$200.000 \text{ €} \times 0,7 \text{ (erstes Jahr und RmbH)}$ $= 140.000 \text{ €} + 9.787 \text{ €}$ <b>= 149.787 €</b>

## 8. Zielgerichtetes Marketing für bedarfsoorientierte Bedienformen

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

### 8.1 Warum ist das Marketing bei flexiblen Angeboten so wichtig?

- Bei bedarfsoorientierten 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 und soziales Marketing

**Klassisches Marketing:** Angebote werden den Kundinnen und Kunden ohne deren Mitwirkung präsentiert

**Soziales Marketing:** Interaktiver Prozess zwischen Mobilitätsanbieter und Kunden, der sich besonders zur Vermittlung von Ideen, Verhaltensweisen und Handlungsempfehlungen eignet

### 8.2 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.

## 8.3 Kommunikation in der Orientierungs- und Konzeptionsphase

- 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 die 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 die App sind in einem einheitlichen und durch die ungewöhnliche Farbkombination auffälligen Design gestaltet.



© Nahverkehr Mainfranken

## 8.4 Kommunikation in der Implementierungsphase

- Bei der Inbetriebnahme des flexiblen Angebots sind **größere und umfangreichere Marketingmaßnahmen in hoher Intensität** sinnvoll, die einen hohen **Aufmerksamkeitseffekt** erreichen.
- Ziele und Inhalte in dieser Phase: **Bekanntmachung** der Bedienform und **Erklärungen** zu deren 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-Verbände, Jugendzentren o.ä.

## 8.5 Kommunikation im laufenden 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: Baxi 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*



© Landkreis Schwandorf, C3 marketing aagentur GmbH



### Praxisbeispiel: Stadtbus Pfaffenhofen

Innerhalb des Stadtbusnetzes in Pfaffenhofen a.d. Ilm fahren immer drei und am Wochenende sogar alle (Frage: wie viele sind das dann?) 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.

**SO WIRD DER EXPRESSBUS GEBUCHT**

App: Expressbus Pfaffenhofen Ilm

1. Direkt in App Store oder über Google play herunterladen
2. Bitte vor der ersten Buchung über die App unbedingt erstmalig registrieren!
3. Start, Ziel und Details angeben

Online: express.stadtbus-pfaffenhofen.de

1. Webbrowser auf express.stadtbus-pfaffenhofen.de aufrufen oder alternativ alternativ den QR-Code hier scannen
2. Einmalige Registrierung vor der Fahrt
3. Start, Ziel und Details angeben
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 einfach und unkompliziert telefonisch gebucht werden. Die Buchungsleitung fürs Telefon: 08441 4052 6000. Telefonzeiten: Montag-Freitag: 7:00 - 17:00 Uhr Samstag: 7:00 - 12:00 Uhr

© Stadtbus Pfaffenhofen

# 9. 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 Mobilitätsapp 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 Kapitel.

## 9.1 Multimodalität

- Auskunftsportale konzentrieren sich bisher vor allem auf Linienverkehre und klassische 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 entsprechende Portale ist eine wichtige Voraussetzung, um das Potential der **Multimodalität** auszuschöpfen. 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.

## 9.2 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 (**Durchgängiges Elektronisches Fahrgästinformations- und Anschluss sicherungs-System**) 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 Daten und Informationen von DEFAS nutzen, z. B. für ihre eigenen Mobilitätsapps. Der Freistaat bietet außerdem eine White-Label-Variante auf Basis der MoBY-App an.

- Die Angebote im Bedarfsverkehr sind in allen Portalen, die an DEFAS angebunden sind, ersichtlich, gut zu finden und können so noch häufiger und umfangreicher genutzt werden.
- Es entsteht ein **einfacher Zugang zu allen Angeboten des ÖPNV aus einem Guss** – trotz zahlreicher Akteurinnen und Akteure.

## 9.3 So funktioniert's

- **Angebotsintegration**
  - Für die Integration von Bedarfsverkehren in DEFAS werden alle relevanten Daten wie **Bediengebiet und -zeiten, ggf. Haltestellen, Fahrzeiten sowie Anmeldehinweise** (vgl. § 3a PBefG und Mobilitätsdatenverordnung) hinterlegt.
  - Für gewöhnlich werden die Dateien in Form von **GTFS-Flex-Daten** bereitgestellt.
  - Für die Datenüberlassung an DEFAS ist der Abschluss eines **Datenüberlassungsvertrags** 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 Förderrichtlinie des Freistaats und für die Förderung des Freistaats für Dispositionssysteme. Mehr dazu finden Sie im Kapitel Förderungen für Bedarfsverkehre.



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>

# 10. Weiterführende Literatur für bedarfsoorientierte 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 geprüft wurde, sondern es sich ausschließlich um eine Aufstellung themenbezogener Werke handelt, die keinerlei Empfehlungscharakter enthält.

## 10.1 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.

## 10.2 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.

## 10.3 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).

## 10.4 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.

## 10.5 Digitalisierung und 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.

## 10.6 Kommunikation 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.

## 10.7 Evaluationen und 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](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**. Evaluationsbericht. Herausgeber: BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. BBSR-Online-Publikation Nr. 10/2009. Bonn.



**Zur  
PDF-Version**



**Zum Mobilitätsportal  
Wir.Bewegen.Bayern**



**Zum Mobilitäts-  
Newsletter**



### **Weitere Fragen?**

**Melden Sie sich gerne jederzeit beim Team Nachhal-  
tige Mobilität**

Telefon: 089 / 748825-392 oder -393

E-Mail: [nachhaltige-mobilitaet@bahnland-bayern.de](mailto:nachhaltige-mobilitaet@bahnland-bayern.de)



### **Quellen / weiterführende Links**

- 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/the-men/neuigkeiten/der-neue-nah-sh-podcast/> (Zugriff: 23.1.24).
- BSSR (2023): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2023/handbuch-planung-flexibler-bedienungsformenepnv.html> (Zugriff: 2.1.2024).
- Agora Verkehrswende (2023): Mobilitätsoffensive für das Land. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können.

