

# Planungsleitfaden

## Flexible Angebotsformen

Eine Handreichung zur Konzeption, Planung und Umsetzung  
von flexiblen Angebotsformen im ÖPNV



Komm gut nach Hause

**HVV**

# Vorwort

Dieser Planungsleitfaden für flexible Angebotsformen im ÖPNV wurde von der KCW GmbH im Auftrag der HVV GmbH verfasst.

Herausgeber und Verfasser möchten hiermit allen Praktikern, Planern und Politikern eine Hilfestellung für die Planung und Umsetzung „ihres“ Bedarfsverkehrs geben. Vorgesehen ist, dass dieser Leitfaden mit dem zunehmenden Einsatz von flexiblen Angebotsformen und mit den künftigen Entwicklungen, beispielsweise bei der Disposition und Buchung, und den damit verbundenen Erfahrungen aktualisiert wird.

## Verfasser

Dr. Christian Mehlert, Axel Zietz  
KCW GmbH  
Bernburger Straße 27  
10963 Berlin

## Herausgeber

Hamburger Verkehrsverbund GmbH  
Steindamm 94  
20099 Hamburg

## Ansprechpartnerin

Anja Gering  
Bereich Busverkehr/Angebot  
Telefon: 040/32 57 75 - 252  
E-Mail: [gering@hvv.de](mailto:gering@hvv.de)

August 2014

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation</b>	<b>5</b>
1.1	Ziele und Ansatz des Planungsleitfadens	5
1.2	Differenzierte Bedienung und Betriebsformen im ÖPNV	6
	<i>Exkurs Bürgerbus</i>	8
<b>2</b>	<b>Konzeption</b>	<b>9</b>
2.1	Zieldefinition	9
2.2	Auswahl der Betriebsform	10
2.3	Angebotskonzept	10
	<i>Exkurs: Die differenzierte Bedienung von unten nach oben</i>	11
2.4	Dispositionskonzept	11
2.5	Betreiberkonzept	12
<b>3</b>	<b>Planung</b>	<b>13</b>
3.1	Angebotsplanung	13
	3.1.1 Fahrplanbasierter Bedarfsverkehr	13
	3.1.2 Fahrplanfreier Bedarfsverkehr	13
3.2	Fahrgastprognose	14
	3.2.1 Fahrplanbasierter Bedarfsverkehr	14
	3.2.2 Fahrplanfreier Bedarfsverkehr	14
3.3	Fahrzeugflotte	15
	3.3.1 Fahrzeuggröße	15
	3.3.2 Fahrzeugausstattung	15
	3.3.3 Flottendimensionierung	15
3.4	Verbundweite Dispositionszentrale	16
3.5	Vergütungskonzept	16
	3.5.1 Pauschale und leistungsabhängige Vergütung	16
	3.5.2 Vergütungsparameter	17
3.6	Tarifkonzept	17
3.7	Vertrieb	19
<b>4</b>	<b>Recht</b>	<b>20</b>
4.1	Vergabe von bedarfsgesteuerten Verkehren	20
4.2	Genehmigung von bedarfsgesteuerten Verkehren	23
4.3	Genehmigung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen	24
4.4	Steuerrechtliche Aspekte	24
4.5	Fazit	25

# Inhalt

<b>5</b>	<b>Wirtschaftlichkeit und Förderung</b>	<b>26</b>
5.1	Wirtschaftlichkeit	26
5.2	Förderung	28
<b>6</b>	<b>Darstellung flexibler Angebotsformen im HVV</b>	<b>29</b>
6.1	Angebotsformen	29
6.2	Angebotsbezeichnungen	30
6.3	Auskunftssysteme	31
6.4	Buchung	31
6.4.1	Rufnummer	31
6.4.2	Internet- und Smartphone-Buchung	32
6.4.3	Buchungszeiten und -fristen	32
6.5	Fahrzeugkennzeichnung	32
6.6	Marktkommunikation	33
6.6.1	Art und Umfang	33
6.6.2	Kommunikationsbausteine	34
<b>7</b>	<b>Literaturhinweise</b>	<b>35</b>
<b>8</b>	<b>Anhang</b>	<b>36</b>
8.1	Kalkulationstabellen für Bedarfsverkehr	36
8.2	Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen (Stand 01.2011)	37
8.3	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (AltBedFRL)	39
8.4	Rechercheergebnisse zu Fördermöglichkeiten	42
8.4.1	Hamburg: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	42
8.4.2	Niedersachsen: Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG)	42
8.4.3	Schleswig-Holstein: LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH	42
8.5	Zuordnung der existierenden HVV-Bedarfsverkehre zu Grundtypen der flexiblen Angebotsformen	43
8.6	Auszug HVV-Standards Fahrzeuge	44
8.7	Auszüge HVV-Manual Haltestellen und Fahrzeuge	46
8.8	Beispiele für eine einheitliche Fahrzeugbeschilderung	50

# 1 Ausgangssituation

## 1.1 Ziele und Ansatz des Planungsleitfadens

Der vorliegende Planungsleitfaden „Flexible Angebotsformen“ wurde von der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklungen insbesondere in den ländlichen HVV-Gebieten sowie der allgemeinen finanziellen Entwicklungen der öffentlichen Hand in Auftrag gegeben: Sinkende Schülerzahlen, schrumpfende Gesamtbevölkerung und schwindende Finanzkraft der öffentlichen Hand treffen auf die steigende Mobilitätsansprüche der verbliebenen Schüler und aktiven Senioren. Dem traditionellen öffentlichen Nahverkehr im fahrplanbasierten Linienbetrieb wird damit in den ländlichen HVV-Regionen die materielle und finanzielle Basis entzogen. Dies macht es erforderlich nach neuen Lösungsansätzen zu suchen.

Bedarfsgesteuerte Angebotsformen sind weit mehr als eine defensive Notlösung „wenn nichts mehr geht“. Mit der Verbindung von Telekommunikation und Informatik besitzen bedarfsgesteuerte Verkehre das Potenzial für eine Telematik-Anwendung im ÖPNV par excellence! Bestellung via Smartphone sind hip und bringen Spaß, bedarfsgesteuerte Angebote (mit Haustürbedienung) machen ohne eigenes Auto mobil und entsprechen dem Trend „Nutzen statt Besitzen“. Vor diesem Hintergrund liegt in flexiblen Bedienungsformen ein hohes Innovationspotenzial für eine nachhaltige Gesamtmobilität.

Damit dieses Potenzial schon heute für die handelnden Akteure bei Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Kommunen nutzbar gemacht werden kann, liefert dieser Planungsleitfaden konkrete Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von flexiblen Verkehrsformen. Der Planungsleitfaden ist daher bewusst als pragmatische Handreichung für interessierte Akteure aus dem ÖPNV-Bereich nach dem Motto „Probieren und Justieren“ gestaltet und weniger als allumfassendes wissenschaftliches Kompendium. Damit unterscheidet sich dieser HVV-Planungsleitfaden von ähnlichen Handbüchern und Leitfäden (vgl. Literaturhinweise im Kapitel 7).

Inhaltlich konzentriert sich dieser Leitfaden auf bedarfsgesteuerte Angebotsformen im ÖPNV, die unter diversen Produkt-

bezeichnungen – zumeist Anruf-Sammel-Taxi oder Rufbus – und in unterschiedlichen Varianten betrieben werden. Dennoch weisen die meisten Systeme einige der folgenden Gemeinsamkeiten auf:

- **Betrieb nur nach vorheriger Bestellung**
- **Einsatz von Fahrzeugen mit maximal acht Fahrgastplätzen**
- **Vergabe der Leistungen an Subunternehmer**
- **mehr angebotene als abgerufene Fahrplankilometer**
- **Kostensatz pro Fahrplankilometer deutlich geringer als im Linienbusverkehr**

In Summe führen Mengen- und Kosteneffekte bei bedarfsgesteuerten Verkehren dazu, dass sie kostengünstiger als Linienverkehre sind bzw. sich zu den Kosten des Linienverkehrs ein deutlich besseres Angebot umsetzen lässt.

Zu den Fahrgelderlösen können keine vergleichenden Pauschalaussagen getroffen werden. Sicher ist hingegen, dass trotz bedarfsgesteuertem Kleinbus-Betrieb und ggf. Erhebung eines Komfortzuschlags ein kostendeckender ÖPNV auch mit Bedarfsverkehr nicht zu erreichen ist; sehr wohl kann mit ihm die Gesamtwirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots angehoben werden.

Bürgerbusse zählen grundsätzlich nicht zu den bedarfsgesteuerten Angebotsformen, da sie zwar mit ehrenamtlichem Personal und Kleinbussen<sup>1</sup>, aber zumeist im fahrplangebundenen Linienbetrieb fahren. Da sie häufig in diesem Zusammenhang Erwähnung finden, werden sie in einem Exkurs erläutert. Online-Fahrgemeinschaften, bei denen automatisch mittels Smartphone und Internet in Echtzeit und auch auf Kurzstrecken Pkw-Fahrgemeinschaften vermittelt werden, sind ebenfalls nicht Gegenstand dieses Leitfadens. Sehr wohl gehören sie zu einer integrierten Gesamtmobilität, wie stationäres und flexibles Car-sharing, Leihräder oder Mietwagen.

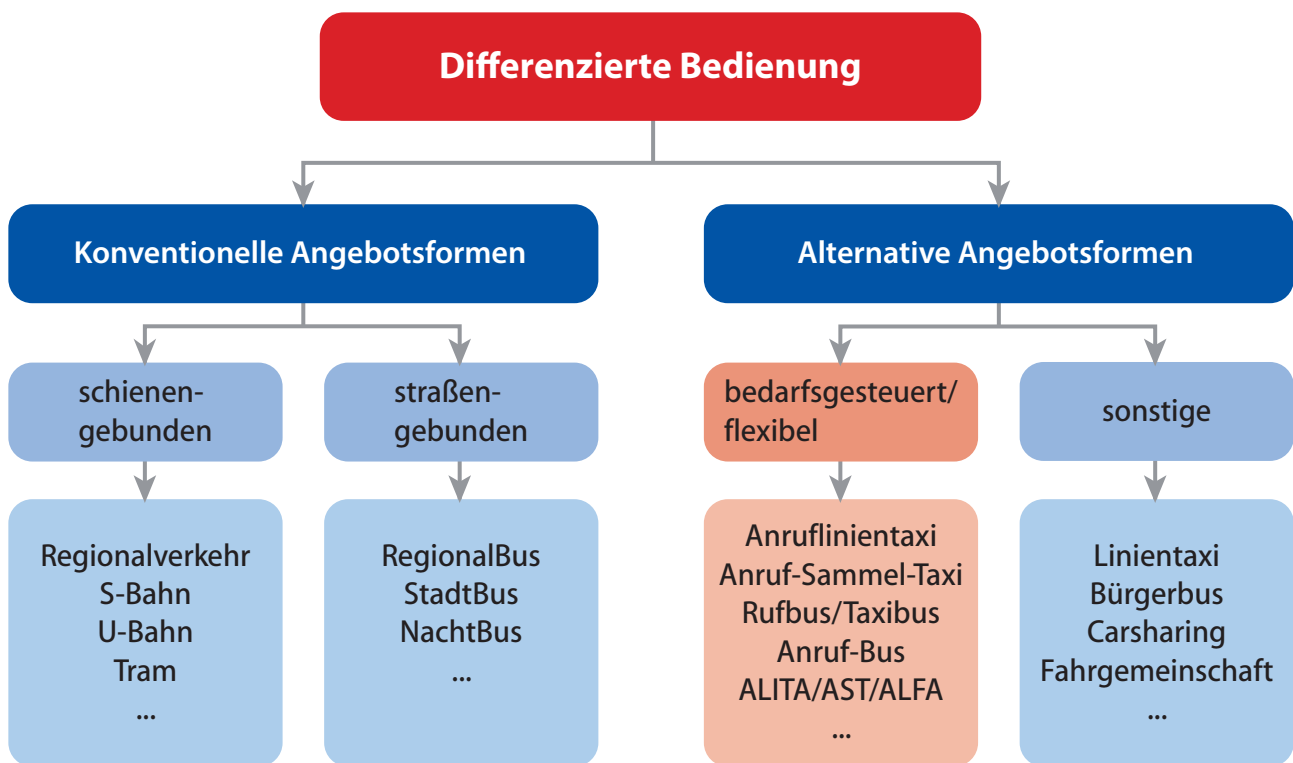
<sup>1</sup> Der Begriff „Kleinbus“ wird umgangssprachlich für Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen verwendet, z. B. VW-Bulli oder MB-Sprinter, auch wenn es sich dabei gemäß Straßenverkehrszulassungsordnung um Personenkraftwagen (Pkw) handelt. Die Begriffsverwendung erfolgt vor diesem Hintergrund im Planungsleitfaden.

## 1.2 Differenzierte Bedienung und Betriebsformen im ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird heute im Sinne einer differenzierten Bedienungsweise durchgeführt. Diese bildet die Klammer für den Einsatz von allen straßen- und schienengebundenen Verkehrsmitteln und stellt einen Oberbegriff dar, die konventionelle und alternative Angebotsformen umfasst (Abbildung 1). Eine Untergruppe der alternativen Ange-

botsformen bilden die bedarfsgesteuerten Angebotsformen, die synonym auch als flexibel oder nachfragegesteuert bezeichnet werden. Die Gemeinsamkeit aller Bedarfsverkehre besteht in der zeitlichen und ggf. auch räumlichen Flexibilisierung und der sich daraus ergebenden obligatorischen Fahrtwunschanmeldung.

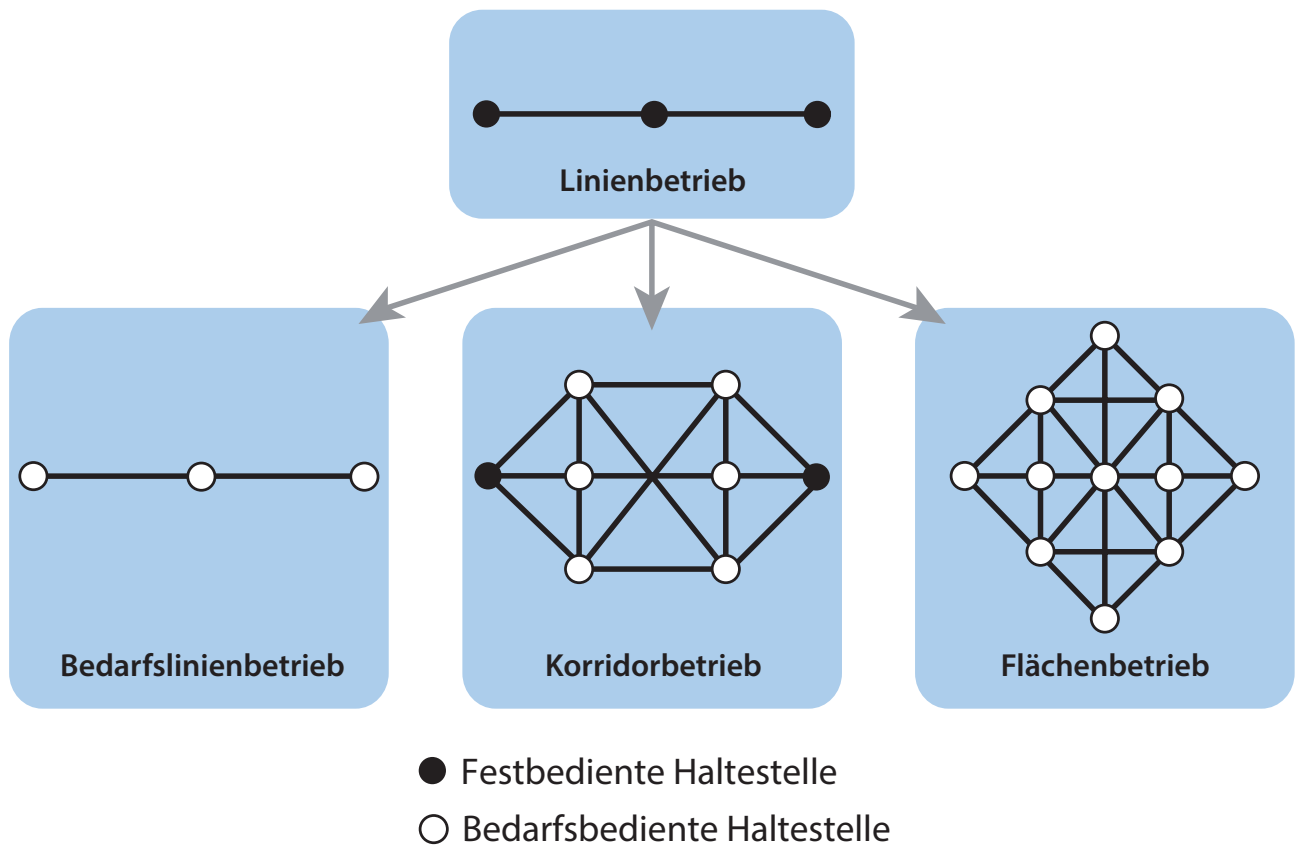
Abbildung 1: Differenzierte Bedienung und Betriebsformen im ÖPNV



Quelle: KCW

Die differenzierte Bedienung im ÖPNV basiert unabhängig vom Verkehrsbetreiber oder -mittel auf den vier Betriebsformen Linienbetrieb, Bedarfslinienbetrieb, Korridorbetrieb und Flächenbetrieb (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Betriebsformen im ÖPNV



Quelle: KCW

Der Linienbetrieb stellt die Urform und den Regelfall dar. Dabei wird von einem Fahrzeug eine Strecke bedient, bei der Fahrtbeginn und -ende sowie alle dazwischen liegenden Haltestellen und Abfahrtszeiten in einem Fahrplan fixiert sind (Fahrplan-, Linien- und Haltestellenbindung).

Der Bedarfslinienbetrieb unterscheidet sich vom Linienbetrieb durch eine zeitliche Flexibilisierung. Während Streckenführung und Fahrplan grundsätzlich festliegen, ist aufgrund der geringen Nachfrage für die tatsächliche Fahrdurchführung eine Anmeldung mit Angabe u.a. von Abfahrtszeit sowie Ein- und Ausstiegshaltestelle erforderlich. Dies kann bedeuten, dass beim Bedarfslinienbetrieb eine Fahrplanfahrt nur auf einem Teilstück oder überhaupt nicht durchgeführt wird.

Der Korridorbetrieb als Kombination von Bedarfslinien- und Flächenverkehr bietet neben der zeitlichen auch eine räumliche

Flexibilisierung an. Das Verkehrsangebot basiert noch auf einem Fahrplan(grund)gerüst und einer Richtungsgebundenheit. Wie beim Bedarfslinienbetrieb ist eine Anmeldung unter Angabe von Abfahrtszeit sowie Ein- und Ausstiegshaltestelle erforderlich; beim Ausstieg wird oftmals eine Haustürbedienung angeboten.

Die flexibelste Betriebsform bildet der Flächenbetrieb, bei dem innerhalb definierter Bedienungsgebiete und -zeitfenster der Verkehr ausschließlich durch die Bestellungen der Fahrgäste bestimmt wird („hin-und-her/kreuz-und-quer“). Ein- und Ausstieg können an Haltestellen, aber auch direkt vor der Haustür erfolgen. Der Flächenbetrieb im ÖPNV unterscheidet sich durch die Fahrtwunschbündelung vom klassischen Taxiverkehr, da durch die gemeinsame Beförderung von Fahrgästen Wartezeiten und Umwege entstehen können.

In der Praxis sind vielfältige Kombinationen und Varianten der aufgeführten Betriebsformen anzutreffen, die sich aus den örtlichen Gegebenheiten und unterschiedlichen Zielen herleiten. Im Kern lassen sich alle bedarfsgesteuerten Ausprägungen auf die drei aufgezeigten flexiblen Grundbetriebsformen zurückführen, auch wenn beispielsweise beim Bedarfslinienbetrieb ein Ausstieg vor der Haustür möglich ist oder beim Korridorbetrieb keine feste Endhaltestelle existiert bzw. sich der Korridor am Ende nicht verengt.

Für flexible Angebotsformen existiert eine große Vielzahl von Begriffen (Anruf-Sammel-Taxi, Anruf-Sammel-Mobil, Rufbus) und Abkürzungen (AST, ASM, ALT). Hierbei handelt es sich um lokal-spezifische Produktbezeichnungen, denen unterschiedliche Angebotskonzepte zu Grunde liegen. Alle Versuche zur bundeseinheitlichen Kategorisierung und Definition blieben bisher erfolglos, weshalb in der Fachdiskussion ein Bezug auf die Betriebsform eindeutiger ist. Nähere Ausführungen zur Angebotsbezeichnung im HVV erfolgen im Kapitel 6.2.

Alle derzeit im HVV bestehenden Bedarfsverkehre lassen sich – ggf. mit geringfügigen Modifikationen – einer der drei flexiblen Grundbetriebsformen gemäß Kapitel 6.1 zuordnen. Dies ver-

einfacht die planerischen und betrieblichen Abläufe sowie insbesondere die Marktkommunikation (vgl. auch Kapitel 6.6). Im Ergebnis ist unter Abwägung von Zielsetzung, Finanzierung, Topographie, Straßennetz und Siedlungsstruktur zwischen den drei grundsätzlichen Betriebsformen auszuwählen:

- **Bedarfsverkehr auf Fahrplanbasis mit Linienbezug („Bedarfslinienbetrieb“)**
- **Bedarfsverkehr auf Fahrplanbasis mit Zonenbezug („Korridorbetrieb“)**
- **Bedarfsverkehr ohne Fahrplan- und Linienbindung von Haltestelle-zu-Haltestelle („Flächenbetrieb“)**

Diese Betriebsformen sind grundsätzlich unabhängig vom betreibenden Unternehmen (Verkehrsbetrieb, Taxigewerbe, Fahrdienst etc.), allerdings ist mit zunehmender Flexibilisierung in Anbetracht von Fahrgastaufkommen und Wendigkeit der Einsatz kleinerer Fahrzeuge sinnvoll. Örtliche Modifikationen wie Ausstieg zwischen den Haltestellen beim Bedarfslinienbetrieb oder Haustürbedienung beim Korridor- oder Flächenbetrieb sind möglich und müssen den potenziellen Fahrgästen nur klar und eindeutig vermittelt werden.

## Exkurs: Bürgerbus

Ein Bürgerbus funktioniert nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“. Er ist gekennzeichnet durch ehrenamtliches Fahrpersonal, das Kleinbusse mit maximal acht Fahrgastplätzen nach Fahrplan im Linienbetrieb fährt. Die ehrenamtlichen Fahrer sind oftmals in einem Bürgerbus-Verein organisiert. Straßenverkehrsrechtlich handelt es sich bei den eingesetzten Fahrzeuge um Personenkraftwagen (Pkw); zur Beförderung von Fahrgästen ist lediglich ein Führerschein der Klasse B (alt: Führerscheinklasse 3) in Verbindung mit einer Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung, oft auch „kleiner P-Schein“ oder „Taxi-Schein“ genannt, ausreichend.

Der Bürgerbus verkehrt in Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot zumeist im fahrplangebundenen Linienbetrieb; eine Bedarfssteuerung ist grundsätzlich möglich, macht aber den Einsatz von Ehrenamtlichen für Fahrtwunschannahme und Fahrzeugdisposition erforderlich (z. B. AnrufBus Niederrhein).

Das regionale ÖPNV-Unternehmen leistet im Regelfall planerische, organisatorische und technische Unterstützung, zum Beispiel bei Fragen zur Linien- und Fahrplanplanung, zur Auswahl, Gesundheitsprüfung und Schulung des Fahrpersonals oder bei der Beschaffung und Wartung der Fahrzeuge. Die auch bei einem Bürgerbus-Betrieb erforderliche Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz wird zumeist ebenfalls durch das Verkehrsunternehmen beantragt und gehalten.

Bei einem Bürgerbus können sowohl der regionale ÖPNV-Tarif als auch ein eigenständiger Haustarif zur Anwendung kommen. Die Entscheidung ist von den örtlichen Rahmenbedingungen abhängig; zumeist ist zwischen den Polen „Flexibilität und Ergiebigkeit“ sowie „Nutzerfreundlichkeit und Administrationsaufwand“ abzuwägen.



## 2 Konzeption

### 2.1 Zieldefinition

Vor der Planung und Umsetzung einer flexiblen Angebotsform müssen die damit verbundenen (verkehrs-)politischen Ziele definiert sein. Im Regelfall lassen sich die Ziele einer der folgenden Kategorien zuordnen:

- **Kosteneinsparung im Linienverkehr (Bedarfsverkehr als Ersatzangebot)**
- **Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Bedarfsverkehr als Zusatzangebot)**
- **Optimierung des ÖPNV (Bedarfsverkehr als Ersatz- und Zusatzangebot, finanziert durch Umstellung von Fest- auf Bedarfsverkehr)**

Beim Ersatzangebot im Rahmen einer Kosteneinsparung im Linienverkehr werden feste Linienfahrten in Bedarfslinienfahrten umgewandelt. Die finanziellen Einsparungen resultieren aus einem kombinierten Mengen-Kosten-Effekt, da nur ein Teil der Fahrplankilometer tatsächlich abgerufen wird und die Leistungserstellung häufig zu einem günstigeren Kostensatz pro Kilometer erfolgt.

Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots durch flexible Angebotsformen kann sich aus sozial- oder umweltpolitisch motivierten Forderungen nach einer besseren Erschließung herleiten. Fahrplanbasierte Zusatzangebote können vergleichsweise großzügig und attraktiv bemessen sein, da diese eben nur teilweise gefahren werden. Fahrplanfreie Flächenverkehre bieten die höchste Angebotsqualität, erzeugen im Regelfall aber eine höhere Kostenunterdeckung als fahrplanbasierte Verkehre.

Bei der ÖPNV-Optimierung besteht der Ansatz darin, Kosteneinsparungen aus der Einstellung von schwach nachgefragtem Linienverkehr zur Angebotsausweitung mittels Bedarfsverkehr zu nutzen. Mit demselben finanziellen Aufwand kann somit ein besseres ÖPNV-Angebot umgesetzt werden.

Gleichzeitig mit der Zieldefinition ist die Höhe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel verbindlich festzulegen. Aus dieser lassen sich der Umfang des Angebots sowie das richtige Maß zur Kommunikation ableiten. Bei der Zielsetzung „Kosteneinsparung“ brauchen beispielsweise außer Basisinformationen keine weiteren Maßnahmen zur Marktkommunikation vorgesehen werden, da diese potenziell die Nachfrage und damit die Kosten (-unterdeckung) erhöhen.

## 2.2 Auswahl der Betriebsform

Die grundsätzliche Voraussetzung für eine flexible Betriebsform ist eine vorhandene, wenn auch geringe und unregelmäßig Verkehrsnachfrage. Bei einem geringen, aber regelmäßigen Fahrgastaufkommen kommt ein Linienbetrieb mit Kleinbussen im Regelfall kostengünstiger. Die Auswahl der bedarfsgesteuerten Betriebsform für das jeweilige Planungsgebiet wird maßgeblich von zwei Faktoren beeinflusst:

- **Topographie und Siedlungsstrukturen**
- **Zieldefinition und Finanzierung**

Bei bandartigen Siedlungsstrukturen bietet sich ein Bedarfslinienbetrieb, bei aufgeweiteten Strukturen der Korridorbetrieb und bei einer dispersen Besiedlung der Flächenbetrieb an. In der Vergangenheit wurde mehrfach auf Basis von Siedlungs- und Mobilitätsdaten versucht, die „richtige“ oder „optimale“ Betriebsform abzuleiten.<sup>2</sup> Die Praxiserfahrung zeigt jedoch, dass eine grundsätzliche Entscheidung mit gesundem Menschen-

verstand („Anruflinienbetrieb in Alpentälern mit linienhafter Besiedlung“) ausreicht und die Entscheidung wesentlich vom zweiten Einflussfaktor „Zieldefinition und Finanzierung“ (vgl. Kapitel 2.1) abhängt.

Generell gilt der Wirkungszusammenhang, dass eine hohe räumliche und zeitliche Flexibilität die Angebotsattraktivität und damit die Nachfrage erhöht, was systembedingt eine geringere Fahrtenbündelung mit einer höheren Fahrleistung und damit verbunden mehr Kosten zur Folge hat. Umgekehrt gilt, dass eine geringe Flexibilität die Angebotsattraktivität und Nachfrage senkt und systembedingt zu einer höheren Fahrtwunschbündelung und niedrigerer Fahrleistung führt. Fazit: Je flexibler, desto attraktiver die Betriebsform und desto höher die Kosten bzw. der Zuschuss. Die „vor Ort passende Lösung“ muss immer mit der lokalen Zielsetzung und Finanzierungsmöglichkeit vor Augen gewählt werden.

## 2.3 Angebotskonzept

Das Angebotskonzept steht in enger Abhängigkeit zur Zieldefinition und Finanzierung (vgl. Kapitel 2.1). Bei einem Ersatzangebot werden die Linienfahrten in derselben Fahrlage durch Bedarfsfahrten ersetzt. Dies gilt ebenfalls bei einer Flexibilisierung von nachmittäglichen Busfahrten zum Ausstieg, um beispielsweise den täglich wechselnden Anforderungen der Schülerbeförderung gerecht zu werden.

Um die ÖPNV-Attraktivität insgesamt zu steigern und ihn als Pkw-Alternative in der Fläche weiterzuentwickeln, müssen fahrplanbasierte Bedarfsverkehre mindestens im 60-Minuten-Takt angeboten werden. Dieses Angebot sollte in Schul- und Ferienzeiten konstant bleiben und überlagernd zu einem sich schultäglich wechselnden Linienangebot bestehen. Ein attraktiver Flächenbetrieb ist sinnvoller Weise von ca. 8–20 Uhr ohne Unterbrechungen an allen Wochentagen anzubieten.

Bei der Angebotskonzeption sind grundsätzlich folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- **Verknüpfung mit übergeordnetem ÖPNV-System (Bahnhof/ZOB)**
- **Anbindung peripherer Orte an ihre nächsten Zentren**

Die flexiblen Angebotsformen übernehmen damit eine Erschließungs- und Zubringerfunktion in der Fläche. Sie können damit gemäß dem Planungsleitbild einer „Differenzierten Bedienung von unten nach oben“ für die übergeordneten Verkehrssysteme Fahrgastpotenziale erschließen, die ansonsten für das übergeordnete ÖPNV-System verloren sind.

<sup>2</sup> Vgl. beispielsweise BBR (2009)

## Exkurs: Die differenzierte Bedienung von unten nach oben

Die klassische Verkehrsplanung folgt dem Ansatz einer „Bedienung von oben nach unten“, bei dem die jeweils niedrigere Systemebene die Funktion einer „Auffanglösung nach unten“ innehat: Auf der obersten, bundesweiten Planungsebene werden ICE-Fernverkehrsverbindungen geplant, es folgen auf der Landesebene Planungen für SPNV- und landesweite Buslinien, auf Kreisebene schließen sich Planungen zum Busnetz an und enden auf der Gemeindeebene bei Bedarfsverkehr und Bürgerbus. Der Einsatz von planerischen und finanziellen Ressourcen nimmt mit jeder Planungsebene kontinuierlich ab und führt dazu, dass auf der Gemeindeebene Planungs- und Verkehrsleistungen kaum leist- und finanzierbar sind und flexible Angebotsformen zum Einsatz kommen, „wenn nichts mehr geht“.

Alle Verkehrswege beginnen jedoch an der eigenen Haustür. Sollen diese Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, ist es erforderlich, die geschilderte Planungsperspektive umzukehren, denn der Zugang zum ÖPNV wird maßgeblich vom Verkehrsangebot vor der eigenen Haustür bestimmt. Deshalb muss hier der planerische Fokus liegen, damit sich auch

in den höherwertigen Verkehrssystemen auf Kreis-, Landes- und Bundesebene das Fahrgastaufkommen erhöht und sich dort die Wirtschaftlichkeit verbessert. Entfällt jedoch der ÖPNV-Zugang auf der Gemeindeebene mit kleinen Fahrzeugen und flexiblen Angeboten, entfällt vielfach auch die Nutzung auf den höheren Systemebenen.

Vor diesem Hintergrund bildet die differenzierte Bedienung von unten nach oben einen fahrgastorientierten Perspektivenwechsel: Die Planung beginnt auf der Gemeindeebene an der Haustür des potenziellen Fahrgastes, daran schließt sich Planungen auf Kreis- und Landesebene an, die in eine bundesweite Fernverkehrsplanung münden. Die jeweils höhere Systemebene übernimmt hier die Funktion einer „Abfanglösung nach oben“, wenn die niedrigere Ebene an ihre Leistungsgrenzen stößt. Die Bausteine der differenzierten Bedienung wie Bürgerbus, Rufbus, RegionalBus, SPNV oder Fernverkehr bleiben dabei dieselben; sie werden nur gemäß der differenzierten Bedienung von unten nach oben geplant und eingesetzt.

## 2.4 Dispositionskonzept

Für das Dispositionskonzept ist die Kernfrage „Wer soll wie disponieren?“ zu beantworten. Grundsätzlich kann die Disposition entweder beim betreibenden Taxi- oder Kleinbusbetrieb, beim Regionalbusunternehmen oder bei einem externen Dispositionsdienstleister liegen. Hier gilt es vorrangig eine Abwägung zwischen Kosten und Transparenz vorzunehmen. Liegen Disposition und Fahrdienst (kostengünstig) in einer Hand und erfolgt am Monatsende eine leistungsabhängige Abrechnung, verfügt der Besteller über wenige Informationen des tatsächlichen Betriebsgeschehens und hat kaum Kontrollmöglichkeiten. In der Praxis führt dies zu einer latenten Missbrauchsgefahr (Abrechnung von Scheinfahrten). Eine hohe Sicherheit durch Transparenz gewährleistet die Trennung von Dispositions- und Fahrleistung, was im Regelfall allerdings zu zusätzlichen Kosten für das Dispositionspersonal und ggf. für die eingesetzte Technik führen mag.

Eine Automatisierung der Disposition bedingt Investitionskosten, die bei einem manuellen Dispositions- und Fahrbetrieb aus einer Hand vom lokalen Betreiber nicht anfallen. Eine Automatisierung bietet auch in diesem Fall eine hohe Sicherheit durch Transparenz und sorgt ggf. für indirekte Kosteneinsparungen durch Vermeidung von Missbrauch. Bei einer streckenabhängigen Vergütung können mittels Automatisierung die gemäß Straßennetz kürzest möglichen Routen als Abrechnungsbasis genommen werden; die selbstständige Buchung durch den Fahrgast über Internet oder Smartphone senkt zudem den Dispositionspersonalaufwand und kann darüber hinaus attraktivitätssteigernd wirken. In jedem Fall vereinfacht eine Automatisierung die statistischen Auswertungen. Weitere Ausführungen zu einer unternehmensübergreifenden Dispositionszentrale erfolgen im Kapitel 3.4.

**Tabelle 1: Vor- und Nachteile der Dispositionsalternativen**

	<b>Eigendisposition</b> Disposition und Fahrbetrieb in einer Hand	<b>Fremddisposition</b> Trennung von Disposition und Fahrbetrieb
<b>Manuelle Disposition</b>	(vordergründig) kostengünstig; latente Missbrauchsgefahr	nur beschränkt möglich; teurer als manuelle Eigendisposition; sehr transparent
<b>Automatische Disposition</b>	teurer als manuelle Disposition; gute Auswertbarkeit; transparent	teurer als manuelle Disposition; gute Auswertbarkeit; sehr transparent

Quelle: KCW

## 2.5 Betreiberkonzept

Bei der Entwicklung des Betreiberkonzeptes bestehen grundsätzlich drei Alternativen:

- **Busunternehmen**
- **Taxi- und Mietwagen**<sup>3</sup>
- **Kleinbus-Fahrdienste**

Die Betreiberauswahl ist einerseits abhängig von den definierten Zielen (vgl. Kapitel 2.1) und dem Angebotskonzept (vgl. Kapitel 2.3). Andererseits sind Leistungsfähigkeit und -bereitschaft des vor Ort tätigen Taxigewerbes zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sind auch Organisationen zu beachten, die Fahrdienste mit Kleinbussen im Schülerspezial- und Behinderten-transport durchführen und die aus dem privaten oder karitativen Umfeld (Hilfsorganisationen, Wohlfahrtsverbände etc.) stammen. Die Praxiserfahrung zeigt, dass es sich auf jeden Fall lohnt, mit diesen Fahrdiensten in Kontakt zu treten, da diese professionell und zuverlässig Verkehrsleistungen mit Kleinbussen erstellen; bei einem entsprechenden Leistungsumfang und Verträgen ggf. auch in Regionen und Marktsegmenten, in denen diese privaten oder karitativen Fahrdienste bisher nicht tätig sind.

Der Vorteil beim Taxigewerbe und bei den Fahrdiensten liegt im Vorhandensein von geschultem Personal und adäquaten Fahrzeugen, so dass im Idealfall Fahrzeuginvestitionen entfallen. Bei Busunternehmen sind hingegen oftmals Investitionen für Kleinbusse nötig, sofern nicht fahrplanbasierte Bedarfsverkehre mit Standardbussen auf Stich- oder Teilstrecken erbracht werden.

Für die Verkehrsunternehmen bietet die Einführung von flexiblen Angebotsformen je nach Ausgangslage unterschiedliche Vorteile, ggf. auch in Kombination:

- **Effizienterer Einsatz von Fahrzeugen und Personal bei Eigendurchführung**
- **Kosteneinsparung bei konstantem Angebotsniveau bei Vergabe an Taxiunternehmen und Fahrdienste**
- **Kostenkonstanz bei höherem Angebotsniveau bei Vergabe an Taxiunternehmen oder Fahrdienste**

Das Betreiberkonzept ist auf jeden Einzelfall angepasst zu entwickeln.

<sup>3</sup> Im Folgenden wird unter dem Begriff „Taxi“ grundsätzlich auch Mietwagen verstanden.

## 3 Planung

### 3.1 Angebotsplanung

#### 3.1.1 Fahrplanbasierter Bedarfsverkehr

Nach der grundsätzlichen Entscheidung für einen fahrplanbasierten Bedarfsverkehr im Bedarfslinien- oder Korridorbetrieb sind bei der Angebotsplanung zwei Ansätze zu unterscheiden:

- **Ansatz 1: Vorgabe des Fahrtenangebots**
- **Ansatz 2: Vorgabe des Finanzrahmens**

Bei einer (verkehrs-)politischen Vorgabe der Angebotsquantität, beispielsweise in der Form „Linie mit 4 Fahrtenpaaren pro Tag“, sind die Fahrten im Fahrplan gemäß den spezifischen Verkehrserfordernissen anzulegen. Das angebotene, abrufbare Fahrplan- bzw. Angebotsvolumen, ausgedrückt in jährlichen Fahrplankilometern (Fplkm), errechnet sich gemäß Formel 1.

##### Formel 1: Berechnung des Angebotsvolumens bei Vorgabe des Fahrtenangebots

$$\text{Angebotsvolumen} \left[ \frac{\text{Fplkm}}{\text{Jahr}} \right] = x \left[ \frac{\text{Fplkm}}{\text{Fahrt}} \right] \times y \left[ \frac{\text{Fahrten}}{\text{Jahr}} \right]$$

In der Praxis wird nur ein Teil des angebotenen Fahrplanvolumens realisiert, das heißt wenige Fahrten und diese oftmals nur auf Teilstrecken. Das tatsächliche Leistungsvolumen in Form des abgerufenen Fahrplanvolumens, ausgedrückt in Besetzkilometern (Bkm), berechnet sich über eine sogenannte Abrufquote. Diese liegt im Regelfall zwischen 5 und 20 % der angebotenen Fahrplankilometer. Das Leistungsvolumen berechnet sich damit gemäß Formel 2. Auf dieser Basis können weitere Wirtschaftlichkeitsberechnungen erfolgen (vgl. Kapitel 5.1).

##### Formel 2: Berechnung des Leistungsvolumens bei Vorgabe des Fahrtenangebots

$$\text{Leistungsvolumen} \left[ \frac{\text{Bkm}}{\text{Jahr}} \right] = \text{Fahrplanvolumen} \left[ \frac{\text{Fplkm}}{\text{Jahr}} \right] \times 5 \dots 20 \%$$

Beim zweiten Ansatz ist der Finanzrahmen vorgegeben. Über diesen kann mittels Kostensatz pro Besetzkilometer und Abrufquote das finanzierbare Leistungsvolumen und damit das maximale Angebotsvolumen bestimmt werden. Die entsprechenden Berechnungen zeigen Formel 3 und Formel 4.

##### Formel 3: Berechnung des Leistungsvolumens bei Vorgabe des Finanzrahmens

$$\text{Leistungsvolumen} \left[ \frac{\text{Bkm}}{\text{Jahr}} \right] = \frac{\text{Zuschussbetrag}}{\text{Kosten pro Bkm}} \left[ \frac{\text{EUR}}{\text{Jahr}} \right] \left[ \frac{\text{EUR}}{\text{Bkm}} \right]$$

##### Formel 4: Berechnung des Angebotsvolumens bei Vorgabe des Finanzrahmens

$$\text{Angebotsvolumen} \left[ \frac{\text{Fplkm}}{\text{Jahr}} \right] = \frac{\text{Leistungsvolumen}}{\text{Abrufquote (5 ... 20\%)}} \left[ \frac{\text{Bkm}}{\text{Jahr}} \right] \left[ \frac{\text{Bkm}}{\text{Fplkm}} \right]$$

#### 3.1.2 Fahrplanfreier Bedarfsverkehr

Bei fahrplanfreien Bedarfsverkehren besteht die Angebotsplanung im Wesentlichen aus der Definition von Bedienungszeiten und -gebieten. Die Anzahl der benötigten Fahrzeuge wird berechnet anhand von Reiseweiten und -geschwindigkeit, Bündelungsgraden, erschlossenen Einwohnern und Akzeptanzraten. Eine offene Musterkalkulation zur Berechnung eines fahrplanfreien Bedarfsverkehrs finden Sie unter [hvv.de](http://hvv.de).

## 3.2 Fahrgastprognose

Fahrgastprognosen können mittels empirischer Analysen und Befragungen durchgeführt oder pragmatisch aus Erfahrungswerten in vergleichbaren Projekten abgeleitet werden. Der Nachteil einer umfangreichen Empirie liegt im zeitlichen und finanziellen Aufwand, der unter Umständen unverhältnismäßig zum Nutzen steht; im Vergleich zum Linienverkehr sind im Bedarfsverkehr systembedingt nur niedrige Fahrgastzahlen und Umsatzvolumina zu verzeichnen. Zudem sind für die entschei-

denden Stellschrauben der Prognosemodelle oftmals Annahmen zu treffen, die mit den gleichen Unsicherheiten behaftet sind, wie die Übertragbarkeit von Erfahrungswerten und Scheingenauigkeit vortäuschen. Da Erfahrungswerte leicht verfügbar sind und kurzfristig Ergebnisse zur Verfügung stehen, wird grundsätzlich die Verwendung von Erfahrungswerten empfohlen. Bei der Prognose ist nach fahrplanbasierten und fahrplanfreien Angebotsformen zu unterscheiden.

### 3.2.1 Fahrplanbasierter Bedarfsverkehr

Die Fahrgastprognose spielt für die Angebotsdimensionierung fahrplanbasierter Bedarfsverkehre eine untergeordnete Rolle, da eine wesentliche Eigenschaft von Bedarfsverkehr im Überangebot von Fahrten besteht: Es werden mehr Fahrplanleistungen angeboten, als die Fahrgäste tatsächlich abrufen.

Um dennoch Kennzahlen wie Leistungen oder Erlöse pro Fahrgast berechnen zu können, erfolgt eine pragmatische Abschät-

zung des Fahrgastaufkommens bei den fahrplanbasierten Angebotsformen über die prognostizierten Besetzkilometer (vgl. Kapitel 3.1.1) und dem erfahrungsgemäßen Besetzungsgrad. Da der Besetzungsgrad üblicherweise zwischen 1,2 und 1,3 Fahrgästen pro Fahrt bzw. Besetzkilometer liegt, berechnet sich das Fahrgastaufkommen nach Formel 5. Die Umstellung von Linien- auf Bedarfsfahrten wird dabei mittels höherer Besetzungsgrade berücksichtigt

#### Formel 5: Berechnung des Fahrgastaufkommens beim fahrplanbasiertem Bedarfsverkehr

$$\text{Fahrgastaufkommen} \left[ \frac{\text{Personen}}{\text{Jahr}} \right] = x \left[ \frac{\text{Bkm}}{\text{Jahr}} \right] \times 1,2 \dots 1,3 \left[ \frac{\text{Personen}}{\text{Bkm}} \right]$$

### 3.2.2 Fahrplanfreier Bedarfsverkehr

Im fahrplanfreien Flächenbetrieb, aufgrund der hohen Flexibilität oftmals mit separaten Kleinbusflotten im „Stand-by-Modus“, nimmt die Fahrgastprognose einen höheren Stellenwert ein, da sie die Flottendimensionierung maßgeblich bestimmt. Mittels einer sogenannten Fahrgastakzeptanzrate ( $FG_{AR}$ ) wird das Fahrgastaufkommen auf Basis der erschlossenen Einwohner (in Tausend) sowie der Angebotsstunden pro Jahr abgeschätzt. Im

Falle der Umstellung von Linien- auf Bedarfsfahrten sind die ehemaligen Linienbus-Fahrgäste ( $FG_{Linie}$ ), abzüglich von Verlusten durch die Angebotsumstellung von maximal 50%, ebenfalls zu berücksichtigen (Formel 6). Die Fahrgastakzeptanzrate hat in der Praxis einen durchschnittlichen Wert von 0,44 Fahrgästen pro Tausend-Einwohnern und Jahresangebotsstunden und schwankt im Bereich zwischen etwa 0,1 und 0,8.

#### Formel 6: Berechnung des Fahrgastaufkommens beim fahrplanfreien Bedarfsverkehr

$$\text{Fahrgastaufkommen} \left[ \frac{\text{Personen}}{\text{Jahr}} \right] = FG_{AR} \times x \left[ \frac{\text{Einwohner}}{1.000} \right] \times y \left[ \frac{\text{h}}{\text{Jahr}} \right] FG_{\text{verlust}}$$

## 3.3 Fahrzeugflotte

Beim Fahrzeugkonzept ist hinsichtlich der Flottendimensionierung, der Fahrzeuggröße und der Fahrzeugausstattung zu unterscheiden. Insbesondere Fahrzeuggröße und -ausstattung

stehen einerseits in enger Abhängigkeit von den politischen Zielsetzungen (vgl. Kapitel 2.1) und wirken sich auch unmittelbar auf das Betreiberkonzept (vgl. Kapitel 2.5) aus.

### 3.3.1 Fahrzeuggröße

Sollen die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen zur effizienteren Auslastung eines Busunternehmens führen, kommen die vorhandenen Standardbusse zum Einsatz, da zumeist keine geeigneten Klein- oder Midibusse zur Verfügung stehen. Der Einsatz von Standardfahrzeugen bedingt zugleich die Betriebsform „Bedarfslinienbetrieb“, bei der bedarfsgesteuert Stich- und Teilstrecken bedient werden.

Im Regelfall erfolgt die Leistungserbringung durch (Sub-)Unternehmen aus dem Taxi- und Fahrdienstgewerbe. Damit ergibt

sich de facto eine Beschränkung auf maximal acht Fahrgastplätzen, damit die Pkw mit der Führerscheinklasse B (alt: Führerscheinklasse 3) in Verbindung mit einer Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung („P-Schein“) geführt werden dürfen. Größere Fahrzeuge (ab neun Fahrgastplätzen) führen zu höheren Fahrzeuginvestitionen und Personalkosten, da das Fahrpersonal die höherwertige Führerscheinklasse D1 bzw. D („Kleiner/Großer Busführerschein“) benötigt. Bei den durchschnittlichen Besetzungsgraden von 1,2 bis 1,3 Fahrgästen pro Bedarfsfahrt ist i. d. R. kein Bedarf an größeren Fahrzeugen erkennbar.

### 3.3.2 Fahrzeugausstattung

Bei der Fahrzeugausstattung ist im Regelfall ein Kompromiss zwischen den Ausstattungsmerkmalen, wie sie im konventionellen Linienverkehr üblich sind, und der Fahrzeugausstattung, wie sie bei den vorhandenen Fahrzeugflotten der Taxibetrieben und Kleinbus-Fahrdienst vorzufinden ist, zu finden. Hohe Anforderungen, insbesondere an eine „absolute“ Barrierefreiheit, schließen oftmals den Einsatz der vorhandenen Fahrzeugflotte aus und führen bei Neuanschaffung zu höheren Kosten im

Bedarfsverkehr. Ein Kompromiss bei der Barrierefreiheit bestünde beispielsweise darin, nur ein Fahrzeug der Gesamtflotte mit Klappschienen auszurüsten, um die Beförderung von Rollstühlen oder Kinderwagen sicherzustellen. Die Fahrzeuganforderungen gemäß den Vorgaben des HVV-Qualitätssteuerungsverfahrens bieten im Kapitel B 3.2 „AST-Fahrzeuge“ hierzu pragmatische Regelungen „mit Augenmaß“ (vgl. Anhang 8.6).

### 3.3.3 Flottendimensionierung

Die Flottendimensionierung wird maßgeblich von der Fahrzeugverfügbarkeit und nicht von der Fahrzeuggröße bzw. -kapazität bestimmt.

Bei fahrplanbasierten Systemen kann die Überlagerung von mehreren in derselben Zeitlage angebotenen Bedarfsfahrten den Einsatz mehrerer Fahrzeuge erforderlich machen. In der Flottendimensionierung ist zu berücksichtigen, inwieweit ein Fahrzeug ggf. mehrere Fahrgäste von verschiedenen Bedarfslinienfahrten in derselben Region bzw. dieselbe Richtung bei Ausnutzung von Zeitpuffern sammeln und gemeinsam befördern kann („Linien-Hopping“). Unter Berücksichtigung der pro-

gnostizierten Abrufquoten kann als Faustwert gelten, dass für sechs bis acht zeitgleiche Fahrplanfahrten ein Fahrzeug ausreicht.

Bei fahrplanfreien Systemen steht die Fahrzeugverfügbarkeit maßgeblich in Abhängigkeit von den Entfernungen im Bedienungsgebiet und der Akzeptanzrate, d. h. dem Fahrgastaufkommen, das wiederum von der Einwohnerzahl und der genauen Ausgestaltung des Bedarfsverkehrs beeinflusst wird. Als Faustformel gilt, dass pro erschlossenen 10.000 Einwohnern ein Kleinbus benötigt wird.

## 3.4 Verbundweite Dispositionszentrale

Im Kapitel 2.4 wurden die grundsätzlichen Vor- und Nachteile verschiedener Dispositionsalternativen (lokal/zentral, manuell/automatisch) erläutert. Dieses Kapitel konzentriert sich auf eine unternehmensübergreifende Dispositionszentrale.

Bei flexiblen Bedienungsformen bildet die Disposition das Herzstück des Verkehrs. Die Anforderungen an die Disposition sind anspruchsvoll:

- **Hohe Erreichbarkeit (24/7-Service-Level)**
- **Kundenorientiertes Servicepersonal**
- **Automatisierte Disposition von fahrplanbasierten und fahrplanfreien Bedarfsverkehren**
- **Kurzfristige Störfallbehebung (Nichterscheinen von Fahrgast oder Fahrzeug)**
- **Transparente Abrechnung und Auswertung**

Eine professionelle Lösung besteht heute in einer gebiets- und unternehmensübergreifenden Dispositionszentrale, die auf Basis eines vollautomatischen EDV-Systems arbeitet. Das geschulte Personal benötigt daher keine Ortskenntnisse. Über diese Zentrale erfolgen Buchung, Disposition, Auftragsübermittlung, Störfallbehebung sowie Abrechnung und Auswertung

für alle angeschlossenen bedarfsgesteuerten Verkehrssysteme aus dem HVV-Gebiet. Die Dienstleistungen werden im Auftrag von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern oder Kommunen erbracht und von diesen finanziert.

Im HVV-Gebiet wäre eine verbundweit tätige Dispositionszentrale im HVV-Bereich „Fahrplanauskunft“ oder bei einem Zentralen Verkehrsunternehmen anzusiedeln. Für den Dispositionsbetrieb ist eine professionelle EDV-Systemlösung zu beschaffen und Personal zu rekrutieren und zu schulen. Praxisbeispiele zur Veranschaulichung bieten der Kundenservice der Transdev GmbH in Neubrandenburg ([www.transdev.de](http://www.transdev.de)) oder die in Dänemark landesweite tätige Dispositionszentrale FlexDanmark ([www.flexdanmark.dk](http://www.flexdanmark.dk)), die auch Patientenfahrten und Schüler-spezialverkehre disponiert.

Zur Einführung im HVV-Gebiet sollte in einer Pilotphase mit ein oder zwei Testgebieten begonnen werden, um dann den Betrieb schrittweise auszubauen. Im ersten Schritt erfolgt dabei die Buchung durch das Dispositionspersonal; im zweiten Schritt wird dies um eine Online-Buchungsoption erweitert, damit Fahrgäste über Internet, Smartphones, Tablets etc. selbstständig Buchungen vornehmen können.

## 3.5 Vergütungskonzept

### 3.5.1 Pauschale und leistungsabhängige Vergütung

Große Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen enthalten oftmals Linien- und Bedarfsverkehrsleistungen. Die Vergütung für bedarfsgesteuerte Angebotsformen erfolgt dann entweder über pauschale Mischkostensätze für Linien- und Bedarfsverkehr oder differenziert nach Linien- und Bedarfsverkehr. Der bedarfsgesteuerte Verkehr wird dann nach den spezifischen Kostensätzen gemäß der tatsächlich erbrachten Fahrleistung abgerechnet.

Kleine Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträgern bzw. Kommunen und Verkehrsunternehmen bzw. Taxi-/Kleinbus-Betrieben umfassen häufig ausschließlich flexible Angebotsformen.

Deren Vergütung erfolgt entweder rein fahrleistungsabhängig nach Kilometern oder nach einer Kombination von Bereitstellungszeit und Kilometer-Fahrleistung.

Bei einer Pauschalvergütung liegen Risiko und Chance für die Wirtschaftlichkeit, die im Wesentlichen von der tatsächlichen Fahrleistung beeinflusst wird, beim Verkehrsunternehmen; bei einer Spitzabrechnung liegt das Kostenrisiko beim öffentlichen Auftraggeber. Andererseits verleiht die Pauschalvergütung dem Auftraggeber weniger, die Spitzabrechnung hingegen mehr Transparenz über die erbrachten Beförderungsleistungen.



### 3.5.2 Vergütungsparameter

Die Vergütung im Bedarfsverkehr sollte aus Gründen der Transparenz vorzugsweise leistungsabhängig erfolgen. Die geeigneten Vergütungsparameter lauten:

- **Besetzkilometer: entfernungsabhängig für die Fahrleistung**
- **Fahrplanstunden: zeitabhängig für die Bereitstellung**

Bei der entfernungsabhängigen Vergütung erfolgt diese auf Basis der mit Fahrgästen erbrachten Besetzkilometer. Nur diese Leistung, die sich unmittelbar aus den Fahraufträgen ableitet, ist für die öffentliche Hand bzw. für Unternehmen, die sich Subunternehmern bedienen, nachvollziehbar. Insbesondere bei einer automatischen EDV-Disposition mit digitalen Straßenkarten bietet dies eine vollkommene Transparenz unter Berücksichtigung des kürzest möglichen Fahrweges. Der Kostensatz pro Besetzkilometer beinhaltet alle Personal-, Sach- und Betriebskosten inklusive An- und Abfahrt, da mögliche Leerfahrten für Dritte nicht nachprüfbar sind.

Die Vergütung der Bereitstellung erfolgt gemäß der Fahrplanstunden, denn diese sind für Dritte nachvollziehbar. Eine zeitab-

hängige Bereitstellungsvergütung zuzüglich zur streckenabhängigen Leistungsvergütung sollte jedoch beim Einsatz des Taxigewerbes vermieden werden, da dieses in Versuchung gerät, seine ohnehin vorhandenen Vorhaltekosten auf den ÖPNV zu verlagern und damit den Bedarfsverkehr zu überteuern.

Die Vergütung in Bezug auf die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge erweist sich in der Praxis als nicht transparent, wenn Fahrzeuge aus einer existierenden (Taxi-)Gesamtflotte genutzt werden. Diese Problematik stellt sich auch bei der Angebotskalkulation von Subunternehmerverträgen zwischen Verkehrsunternehmen und Taxi-/Fahrdienstunternehmen. Die Fahrzeugkosten sollten über die leistungsabhängigen Vergütungsparameter abgerechnet werden.

In jedem Fall muss eine Vergütungslösung gefunden werden, die die Interessen aller Beteiligten im Einzelfall berücksichtigt. Vorzugsweise ist eine leistungsabhängige Vergütung ausschließlich nach Besetzkilometern anzustreben. Bei der Wahl der Verhandlungspartner sollte unbedingt auch an private und karitative Fahrdienste gedacht werden, die derzeit noch nicht im geplanten Bediengebiet tätig sind (vgl. Kapitel 2.5).

### 3.6 Tarifkonzept

Beim Tarifkonzept ist grundsätzlich zwischen einem eigenständigen Haustarif und einen übergreifenden Verbundtarif, ggf. mit Komfortzuschlag, zu unterscheiden. Beide Konzepte haben ihre spezifische Vor- und Nachteile, die vor dem Hintergrund von Zieldefinition und lokalen Gegebenheiten abzuwägen sind (Tabelle 2).

**Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Tarifkonzepte**

	Haustarif	Verbundtarif
<b>Vorteile</b>	Gestaltbarkeit Ergiebigkeit	Durchgängigkeit ÖPNV-Charakter
<b>Nachteile</b>	Undurchlässigkeit Ungültigkeit ÖPNV-Tarif	Inflexibilität Unergiebigkeit Undurchsichtigkeit

Quelle: KCW

Fast alle bis heute im HVV-Gebiet betriebenen bedarfsgesteuerten Angebotsformen verkehren nach einem eigenständigen Haustarif.<sup>4</sup> Ausnahmen bilden im Regelfall Bedarfsfahrten, die auf Linien vereinzelt Busfahrten, teilweise nur in den Schulferien, ersetzen. Im Regelfall berechtigt jedoch eine gültige HVV-Zeitkarte zum Erwerb eines Ermäßigungsfahrscheins des jeweiligen Haustarifs. Daher besitzen die Einnahmen im Bedarfsverkehr beim Einnahmeverfahren (EAV) im HVV bisher kaum Bedeutung. Da anzunehmen ist, dass die Bedeutung von Bedarfsverkehren künftig wächst, wird das Verfahren in seinen Grundzügen erläutert.

<sup>4</sup> Nur im Bürgerbus Sievershütten gilt der komplette HVV-Tarif und die Einnahmen finden im Einnahme-Aufteilungsverfahren Berücksichtigung. Die eingesetzten Kleinbusse verkehren jedoch nicht bedarfsgesteuert.

Nach dem beim HVV angewendeten nachfrageorientiertem Einnahmeaufteilungsverfahren verbleiben alle Fahrgelderlöse zunächst bei den Verkehrsunternehmen. Mittels automatischer und manueller Zählungen sowie in ländlichen Regionen mittels Routing bei den Schülerzeitkarten und Fahrscheindruckerauswertungen wird ein durchschnittlicher Erlössatz pro Fahrscheingruppe und Tarifzone ermittelt. Im Laufe des dem Betrachtungsjahres folgenden Jahres erfolgt eine den Erlössätzen entsprechende Spitzabrechnung mit Umverteilung. Bereits im Betrachtungsjahr werden monatliche Abschlagszahlungen auf Basis der Vorjahreswerte vorgenommen. Eine Ausnahme bilden außerhalb des HVV-Großbereichs Hamburg sogenannte Direktzuscheidungen, bei denen Fahrkarten einer Buslinie bzw. einem abgegrenzten Buslinienetz eines Betreibers direkt zugeordnet werden können, z. B. im Stadtverkehr Elmshorn. Die im Rahmen von Direktzuscheidungen erzielten Erlöse verbleiben vollständig beim ausgebenden Verkehrsunternehmen und unterliegen nicht dem EAV. Die heutigen Direktzuscheidungen in Höhe von etwa zwei Millionen Euro pro Jahr machen jedoch nur einen Bruchteil der HVV-Gesamterlöse von jährlich 700 Mio Euro aus.

Da die bestehenden Bedarfsverkehre nur selten in den HVV-Tarif integriert sind, stellte sich bisher nicht die Frage nach einem HVV-Komfortzuschlag für bedarfsgesteuerte Angebotsformen, z. B. in Analogie zu den vorhandenen 1.-Klasse- oder Schnellbus-Zuschlägen, beispielsweise bei einer Haustürbedienung. Andererseits liegen die existierenden Haustarife teilweise deutlich über dem HVV-Tarifniveau, so dass die Erlöse im Bedarfsverkehr bei Anwendung des HVV-Tarifs zu Lasten der Wirtschaftlichkeit absinken würden, sofern keine (kompensierenden) Komfortzuschläge erhoben werden.

Kurzfristig macht die Beibehaltung der bisherigen Praxis der Haustarifierung Sinn, da die erzielten Erlöse dem jeweiligen Bedarfsverkehr eindeutig zuzuordnen sind und das Tarifniveau im Regelfall über dem des HVV liegt. Außerdem gibt es eine Anerkennung von HVV-Zeitkarten für den Erwerb von ermäßigten Fahrscheinen des Haustarifs, ebenso wie für Kinder. Wenn der Bedarfsverkehr überlagernd zum bestehenden Busverkehr angeboten wird, muss der Haustarif mindestens dem HVV-Tarifniveau entsprechen und sollte besser deutlich über diesem liegen.

Mittelfristig wird die Bedeutung bedarfsgesteuerter Angebotsformen zunehmen. Insbesondere beim Ersatz von Linienbusfahrten durch bedarfsgesteuerte Verkehre sind berechnete Forderungen nach einer tariflichen Integration der bedarfsgesteuerten Fahrten wahrscheinlich. Die technischen Möglichkeiten zum Vertrieb des kompletten HVV-Fahrscheinsortiments auch durch Personal des Taxi- und Fahrdienstgewerbes bestehen bereits heute (vgl. Kapitel 3.7).

In diesem Zusammenhang ist auch die Einführung eines HVV-Komfortzuschlags für Bedarfsverkehr zu prüfen. Aufgrund der großen Bandbreite der heutigen (und künftigen) Anwendungen sollte dieser der Höhe nach variabel, beispielsweise tarifzonenbasiert, sein. Wie beim 1.-Klasse- oder Schnellbus-Zuschlag wäre der „AST-Komfortzuschlag“ dem ausgebenden Verkehrsunternehmen zuzurechnen. Darüber hinaus wird auch das Einnahmeaufteilungsverfahren an die Belange des Bedarfsverkehrs anzupassen sein, damit die bestellenden und finanzierenden Aufgabenträger und/oder Kommunen angemessen an den Erlösen im Bedarfsverkehr beteiligt sind. Hier sind spezifische Lösungen zu entwickeln.

Unabhängig vom gewählten Tarifkonzept stellt sich die Frage nach der Fahrpreiserhebung bei angemeldeten, aber nicht erschienenen Fahrgästen (sog. „No-Shows“). Da im Regelfall auch bei nicht erschienenen Fahrgästen Betriebskosten entstanden sind, wird in der Praxis auch dann ein Entgelt erhoben. Dies kann dem relationsgemäßen Fahrpreis entsprechen oder geringfügig darüber liegen, um eine gewisse disziplinierende Wirkung zu entfalten. In der Praxis spielen Fehlbestellungen nur eine marginale Rolle. Erfahrungsgemäß handelt es sich bei den meisten No-Shows oftmals um Stammkunden mit Dauerbuchungen, die wegen plötzlicher Ereignisse, z. B. einer Erkrankung, lediglich vergessen, ihren nächsten Fahrtwunsch zu stornieren. Vor diesem Hintergrund ist hier eine behutsame Regelung mit großzügigem Ermessenspielraum ratsam.

### 3.7 Vertrieb

Die überwiegende Anzahl der bedarfsgesteuerten Verkehre im HVV-Gebiet wendet heute eigenständige Haustarife an. Diese weisen einfache Strukturen (Einzelfahrscheine für ein oder zwei Zonen differenziert nach Normal- und Ermäßigungsfahrpreis) auf, sind damit leicht verständlich und stellen geringe Ansprüche an die Vertriebstechnik. Dies bedeutet konkret in vielen Fällen einen Fahrscheinverkauf vom Abrissblock und die Anerkennung von HVV-Zeitkarten für den Erwerb von ermäßigten Fahrscheinen des Haustarifs. Um Verwechslungen zwischen AST- und HVV-Fahrscheinen zu vermeiden, sind die AST-Fahrscheine deutlich unterscheidbar zu gestalten. Die Vertriebskosten entsprechen quasi den Druckkosten, da sich aufwändige Vertriebstechnik und Abrechnungssysteme im Hintergrund erübrigen. Dieser pragmatische Ansatz zur Vertriebsstruktur entspricht dem Reifegrad der gegenwärtigen Bedarfsverkehre im HVV und kann sinnvollerweise insbesondere bei „Bedarfsverkehr als Zusatzangebot“ zur Anwendung kommen. Der „Fahrschein vom Abrissblock“ wird bei einem Ersatz von Linienbusfahrten oder beim systematischen Ausbau der bedarfsgesteuerten Angebotsformen den Anforderungen der Fahrgäste hingegen nicht mehr genügen.

Die technischen Möglichkeiten zum Vertrieb des relevanten HVV-Sortiments durch Personal des Taxi- und Fahrdienstgewerbes, das nicht Vollzeit im ÖPNV tätig ist, bestehen grundsätzlich schon heute. Mittels internetfähiger Smartphones und Tablet-PCs können von unterwegs über den HVV-Onlineshop die benötigten Einzel- und Tageskarten erworben werden. Hierfür ist allerdings ein durchgängiger Internetempfang zwingend erforderlich. Das Verkehrsunternehmen meldet sich im Vorwege einmalig als Firma im HVV-Online-Shop an. Beim Verkaufsvorgang wählt das Fahrpersonal den erforderlichen HVV-

Fahrschein aus, ggf. mittels Start-Ziel-Funktion, und erhält diesen auf sein Smartphone oder Tablet-PC (vorher ist eine Personalisierung auf den Kunden durch Namenseingabe erforderlich). Der HVV-Fahrschein könnte dann über eine bluetooth-Schnittstelle an einen Mini-Fahrscheindrucker gesendet werden, wo der Ausdruck auf HVV-Fahrkartenpapier erfolgt. Für diesen Prozess sind allerdings gegenwärtig noch technische Anpassungen notwendig. Das betreuende Verkehrsunternehmen stellt eine den HVV-Anforderungen entsprechende Rollenverwaltung sicher und verhindert damit Missbrauch. Das fahrscheinausgebende Fahrpersonal erhebt den Fahrpreis vom Fahrgast und rechnet innerhalb seines Unternehmens die Fahrgeleinnahmen ab. Das Unternehmen wiederum bekommt die verkaufte Fahrscheine in Rechnung gestellt. Der Bord-Verkauf mittels der aufgezeigten Technologie macht voraussichtlich eine Investition von etwa 900 EUR pro Endsystem erforderlich.

Im HVV wird derzeit die flächendeckende Einführung des eTicketing auf Basis des bundesweiten Standards der VDV-Kernapplikation vorbereitet. Dabei werden Fahrkarten elektronisch auf einer Kundenkarte des Nutzers abgespeichert. Grundsätzlich werden dafür spezielle Terminals verwendet (mobile Verkaufs- und Kontrollgeräte). Da es sich hier um Geräte gemäß Industriestandard handelt, ist mit Stückkosten von 2.000–3.000 EUR zu rechnen. Diese könnten offline betrieben werden. Auch hier wird allerdings die Verwendung von Smart-phones o.ä. mit NFC-Schnittstelle geprüft, die zu einem deutlich günstigeren Preis erworben werden können (s.o.). Auf diesem Wege könnte dann ebenfalls eine Fahrkartenausgabe erfolgen; entweder direkt auf die elektronische Kundenkarte (HVV-Card) der Fahrgäste oder als Ausdruck über den oben genannten Drucker. Der Zugriff auf die Tarifprodukte könnte online oder offline erfolgen.

## 4 Recht

Bei der Organisation und Finanzierung bedarfsgesteuerter Angebotsformen sind sowohl genehmigungsrechtliche, beihilfe- und vergaberechtliche als auch steuerrechtliche Aspekte zu beachten. Der Leitfaden kann hier nur eine grobe Orientierung bieten, die allerdings eine ggf. gebotene vertiefte Prüfung des Einzelfalls nicht zu ersetzen vermag.

Wie bei jedem „normalen“ Linienverkehr auch, sind bei der Vergabe von bedarfsgesteuerten Verkehren aufgrund ihrer Zuschussbedürftigkeit, von der ausnahmslos auszugehen ist, beihilfe- und vergaberechtliche Vorgaben zu berücksichtigen.

Einschlägig sind vor allem die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007<sup>5</sup> (im Folgenden VO 1370) sowie die Verfahrensregeln des Personenbeförderungsrechts, die bei der Vergabe von Auftragsverkehren zu beachten sind (siehe Kapitel 4.1). Ebenso sind Bedarfsverkehre regelmäßig genehmigungspflichtig, wobei sich hier aufgrund ihrer atypischen Form besondere Fragen stellen (siehe Kapitel 4.2). Hinzu kommen ggf. besonderen Beförderungsentgelte und -bedingungen (siehe Kapitel 4.3) und schließlich ist auf steuerliche Fragen hinzuweisen (siehe Kapitel 4.4).

### 4.1 Vergabe von bedarfsgesteuerten Verkehren

Mit dem Angebot flexibler Bedienformen im ÖPNV soll bezahlbare Mobilität auch in Zeiten und Räumen sichergestellt werden, in denen aufgrund einer unregelmäßigen oder schwachen Nachfrage herkömmliche fahrplan- und liniengebundene Lösungen nicht wirtschaftlich vertretbar sind. Zur Anwendung kommen entweder Haus- oder Verbundtarife, bei letzterem teilweise zuzüglich eines Komfortzuschlags (vgl. Kapitel 3.6). Ein kostendeckender oder gar gewinnbringender Betrieb ist regelmäßig nicht möglich, somit besteht ein entsprechender Zuschussbedarf.

Die VO 1370 erlaubt es der öffentlichen Hand bzw. den zuständigen Behörden, Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen zu gewähren, um die für nötig befundenen Beförderungsangebote sicherstellen zu können. In Deutschland sind die Länder bzw. die vom Landesrecht (ÖPNV-Gesetz) bestimmten Aufgabenträger zuständig. Die Vereinbarung der Ausgleichsleistungen hat regelmäßig in einem sogenannten „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ zu erfolgen. Dieser regelt die Verpflichtung des Betreibers zur Erbringung der definierten Leistungen. Da es um Leistungen geht, die marktmäßig nicht zustande kommen, handelt es sich bei den entsprechenden Anforderungen um sogenannte „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“, die im Detail vorzugeben sind. Darüber hinaus sind in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der geografische Geltungsbereich, die

Parameter des Ausgleichs vorab transparent und objektiv, die Aufteilung der Kosten und Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf und Qualitätsstandards sowie die Laufzeit festzulegen und ggf. Regelungen zur Vergabe von Unteraufträgen zu treffen.

Die Vergabe des jeweiligen Auftrags richtet sich nach Art. 5 Abs. 1 VO 1370: Handelt es sich bei Busverkehrsdiensten um Aufträge entsprechend der Definition der Vergaberichtlinien, richtet sich die Vergabe nach dem allgemeinen Vergaberecht (GWB, VOL/A etc.). Andernfalls findet das „Sondervergaberecht“ der VO 1370 Anwendung, also die in Art. 5 Abs. 2 bis 5 geregelten Vergabemöglichkeiten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verlangt seit der zum 01.01.2013 in Kraft getretenen Novellierung grundsätzlich, dass der Vergabe eines Auftrags für einen ÖPNV-Verkehr ein Vorverfahren „vorgeschaltet“ wird. In diesem Verfahren ist festzustellen, ob ein Betreiber die von der öffentlichen Hand gewünschten Leistungen „eigenwirtschaftlich“ erbringen möchte, das heißt ohne in einem Vertrag zu regelnde spezifische Zuschüsse des öffentlichen Auftraggebers. Das „Vorverfahren“ knüpft daran an, dass jedes beabsichtigte Vergabeverfahren ein Jahr im Voraus öffentlich bekanntzumachen ist (Veröffentlichung der Vorinformation gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370 im EU-Amtsblatt). Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge können innerhalb

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1)

einer Frist von drei Monaten nach dieser Vorabkennzeichnung gestellt werden. Das Vorverfahren ist in jedem Fall eines ÖPNV-Verkehrs durchzuführen, auch wenn etwa im Voraus angestellte Kalkulationen nachweislich ergeben, dass ein eigenwirtschaftlicher Betrieb der gewünschten Leistungen ausgeschlossen ist.

Das Vorverfahren über die Weichenstellung zwischen eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung und Auftragsverkehr „entfällt“ allerdings dann, wenn der Bedarfsverkehr Bestandteil eines „großen“ Verkehrsvertrages ist und von dem Betreiber als Unterauftrag vergeben wird. In diesem Fall erfolgte das Vorverfahren bereits im Vorfeld der Vergabe des „großen“ Verkehrsvertrages. Davon zu unterscheiden ist der Fall eines separaten (lokal initiierten) Angebots, das vom Besteller neben einem existierenden „großen“ Verkehrsvertrag vergeben wird. Soll der Bedarfsverkehr auf Basis existierender Liniengenehmigungen erfolgen, ist lediglich die Abstimmung mit dem Genehmigungsinhaber erforderlich und die Bedarfsfahrten werden als Fahrplanänderungen beantragt. Sollen hingegen Relationen bedient werden, für die bis dato keine Genehmigungen existieren und deshalb eigenständige Genehmigungen für den (gemeinwirtschaftlichen) Bedarfsverkehr beantragt werden müssen, ist – im Fall der beabsichtigten Genehmigung als ÖPNV-Linienverkehr nach § 42 PBefG – die Vorabkennzeichnung ein Jahr im Voraus erforderlich, die das Stellen eigenwirtschaftlicher Anträge ermöglicht.

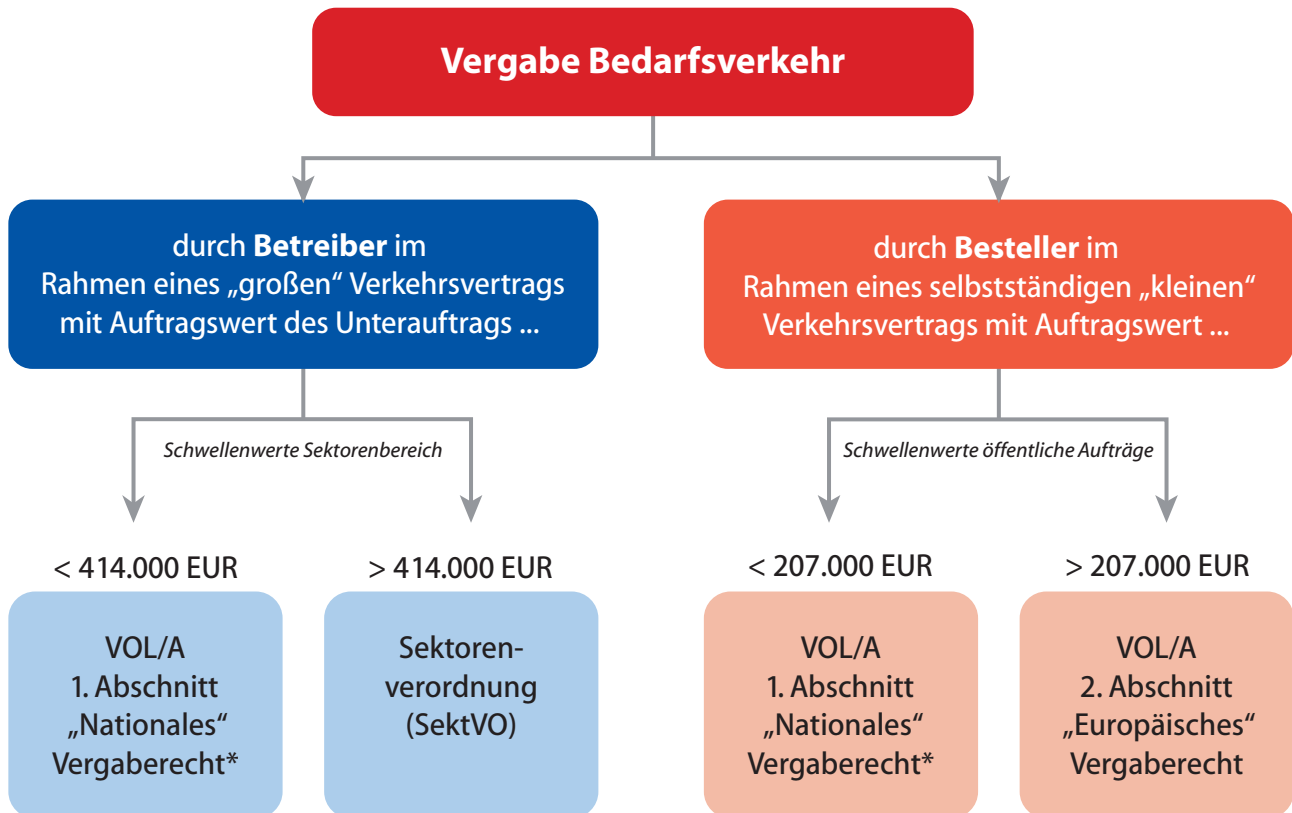
Wird der geplante Bedarfsverkehr im Rahmen eines „großen“ Verkehrsvertrag von dem durchführenden Verkehrsunternehmen an Subunternehmer vergeben, so sind bei Überschreiten der europaweiten Schwellenwerte die Anforderungen der Sektorenverordnung (SektVO) zu beachten. Die Subunternehmerverträge im Bedarfsverkehr werden jedoch oftmals nur über ein oder zwei Jahre abgeschlossen, sodass ihr Gesamtauftragswert damit unterhalb des aktuellen Schwellenwertes von 414.000 EUR liegt, somit kommt die SektVO in diesen Fällen nicht zur Anwendung. Bei der Vergabe von Aufträgen unterhalb des SektVO-Schwellenwertes sind dann die jeweiligen haushaltsrechtlichen Landesvorschriften i.V.m. weiteren nationalen vergaberechtlichen Bestimmungen maßgeblich.

Bei der separaten Vergabe des Bedarfsverkehrs ist anhand der Schwellenwerte für öffentliche Aufträge zu prüfen, ob nationales (1. Abschnitt VOL/A) oder das sogenannte europäische Vergaberecht (2. Abschnitt VOL/A) Anwendung findet. Der aktuelle Schwellenwert für die Anwendung des europäischen Vergaberechts liegt bei 207.000 EUR (netto) für die Gesamtleistung.

Die Bundesländer bestimmen in ihren jeweiligen Vergabenormen für Auftragswerte deutlich unter 414.000 EUR bzw. 207.000 EUR ihrerseits Schwellenwerte, unterhalb derer beschränkte Ausschreibungen und freihändige Vergaben zulässig sind. In Schleswig-Holstein liegen beide Schwellenwerte bei 100.000 EUR; in Niedersachsen bei 50.000 EUR für beschränkte Ausschreibungen und bei 25.000 EUR für freihändige Vergaben.<sup>6</sup> Die zu wählenden Vergabeverfahren in Abhängigkeit von Verkehrsvertrag und Auftragswert veranschaulicht Abbildung 3.

<sup>6</sup> Verordnung über Auftragswertgrenzen zum Niedersächsischen Tarifreue- und Vergabegesetz (Niedersächsische Wertgrenzenverordnung – NWertVO) vom 19.02.2014 sowie Landesverordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Schleswig-Holsteinische Vergabeverordnung – SHVgVO) vom 13.11.2013

Abbildung 3: Vergabe von Bedarfsverkehren



\* Für Aufträge, die unter deutlich niedrigeren Schwellenwerten liegen, lassen die Länder vereinfachte Verfahren wie beschränkte Ausschreibung und freihändige Vergabe zu.

Quelle: KCW

Aus vergaberechtlicher Sicht darf in beiden Fällen die Gesamtleistung nicht so kleinteilig gestückelt werden, dass der Einzelwert einer Teilleistung unterhalb des jeweiligen Schwellenwertes fällt, damit ggf. weniger eng gefasste Vergabevorgaben zum Tragen kommen. Dies wäre ein Umgehungstatbestand und damit (vergabe-)rechtswidrig.

Naturngemäß können die hier skizzierten Grundsätze die für jeden Einzelfall anzustellende Prüfung, nach welchem konkreten Vergaberegime sich die jeweilige Vergabe zu richten hat und wie das Genehmigungsverfahren konkret umgesetzt wird, nicht ersetzen. In allen Verfahren und auf allen Ebenen sind stets die Grundsätze von Wettbewerb, Transparenz und Gleichbehandlung zu beachten.

## 4.2 Genehmigung von bedarfsgesteuerten Verkehren

Nach Abschluss des Vergabeverfahrens schließt sich die Genehmigungserteilung an. Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bedürfen prinzipiell alle entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Verkehre mit Kraftfahrzeugen einer Genehmigung. Bedarfsgesteuerte Angebotsformen, die den ÖPNV verdichten, ergänzen oder ersetzen, sind darum ebenfalls genehmigungspflichtig. Da sie jedoch aufgrund ihrer zeitlichen und/oder räumlichen Flexibilität keiner der im PBefG genannten Verkehrsformen vollumfänglich entsprechen, bieten sich in der Praxis zwei Alternativen an:

- **Genehmigung als Linienverkehr nach § 42 PBefG**
- **Genehmigung als Mietwagenverkehr nach § 49 Absatz 4 PBefG**

Bei einer Genehmigung als Linienverkehr steht eher der ÖPNV-Charakter (Stichworte „Streckenbindung“ und „Fahrgastfreiheit“), beim Mietwagenverkehr (Stichworte „Streckenfreiheit“ und „Fahrgastbindung“) eher der „Taxi“-Charakter im Vordergrund. Beide Varianten haben ihre spezifischen Vor- und Nachteile: Beim Linienverkehr (= ÖPNV) wirkt sich der ermäßigte Mehrwertsteuersatz von 7% auf die Fahrpreise positiv aus; andererseits sind Linienverkehrsgenehmigungen starrer und restriktiver und die Wesensmerkmale von fahrplanteilgebundenen oder fahrplanfreien Angebotsformen mit den Merkmalen des Linienverkehrs („Linien-, Fahrplan- und Haltestellenbindung“) nicht immer in Gänze deckungsgleich. Eine ähnliche Problematik gilt andererseits beim Mietwagenverkehr, insbesondere hinsichtlich der Fahrgastbindung; zudem findet hier der reguläre Mehrwertsteuersatz von 19% auf das Fahrtentgelt Anwendung. Andererseits bietet eine Mietwagengenehmigung deutlich mehr Freiräume bei der Aus- und Umgestaltung des bedarfsgesteuerten Verkehrs. Ein Betrieb auf Mietwagenbasis nach § 49 PBefG kann auch in Erwägung gezogen werden, wenn gänzlich neue Genehmigungen für einen gemeinwirtschaftlichen Bedarfsverkehr zu beantragen sind, um die Vorlaufzeiten durch Vorabkennzeichnung gemäß PBefG zu vermeiden, wie sie für ÖPNV-Linienverkehre verpflichtend sind.

In Sonderfällen kann eine Genehmigung in Verbindung mit § 2 Abs. 7 PBefG (sog. „Experimentier-Klausel“) erteilt werden, die jedoch auf maximal vier Jahre beschränkt ist. Auch die Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis nach § 20 PBefG ist für sechs Monate möglich und ggf. mehrfach verlängerbar. Beide Fälle kommen in der heutigen Praxis jedoch nur noch selten vor.

Das seit dem 01.01.2013 gültige novellierte Personenbeförderungsgesetz bietet für die Genehmigung von Bedarfsverkehr eine hilfreiche Unterstützung im § 2 Abs. 6 PBefG („Nicht-Erfüllung aller Merkmale“): In der novellierten Fassung wird ausgeführt, dass „anstelle der Ablehnung einer Genehmigung (...) im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden (kann), denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“ Da die in der alten Fassung des PBefG enthaltene Einschränkung „in besonders gelagerten Einzelfällen“ entfallen ist, wird die Genehmigungsfähigkeit von zwischenzeitlich verbreiteten bedarfsgesteuerten Angebotsformen bis hin zur fahrplanfreien Bedienung erleichtert.<sup>7</sup>

Im HVV dominieren heute fahrplanbasierte Bedarfsverkehre (ggf. mit Ausstieg vor der Haustür), die als Linien- oder Mietwagenverkehr genehmigt sind. Da bedarfsgesteuerte Angebotsformen im HVV als Bestandteil des ÖPNV begriffen werden, ist vor diesem Hintergrund zu empfehlen, diese vorzugsweise als Linienverkehr nach § 42 PBefG zu beantragen, um deren ÖPNV-Charakter zu unterstreichen und ggf. Förderungen für Planung, Investition und Betrieb in Anspruch nehmen zu können (vgl. Kapitel 5.2). Auf jeden Fall sollte frühzeitig Kontakt zur Genehmigungsbehörde aufgenommen werden, um Angebotskonzept und Genehmigungsantrag im Vorfeld abzustimmen. Dies gilt insbesondere bei fahrplanfreien Angeboten im Flächenbetrieb.

<sup>7</sup> So auch jüngst das Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 12.12.2013, 3 C 30.12. Die Entscheidung erging zwar noch zum alten PBefG, das BVerwG äußert sich aber auch dahingehend, dass es Anrufbusse auf Grundlage des novellierten PBefG für genehmigungsfähig hält. Es lässt aber Vorbehalte erkennen, dass bestimmten Formen („flexible“ Wahl der Ausgangs- bzw. Endpunkte der Fahrt in einem definierten Bedienungsgebiet) als Linienverkehr genehmigt werden können. In jedem Fall ist die Prüfung des Einzelfalls notwendig.

### 4.3 Genehmigung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen

Gemäß PBefG sind grundsätzlich auch Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen genehmigungspflichtig. In aller Regel stellt das kein Problem dar, da flexible Angebotsformen zumeist im Rahmen und unter Berücksichtigung der des regional gültigen ÖPNV-Tarifs und der Beförderungsbedingung entwickelt werden, die jeweils ordnungsgemäß genehmigt sind.

Soll bei flexiblen Angebotsformen jedoch z.B. ein im spezifischen Tarif nicht vorgesehener Zuschlag erhoben werden oder eine andere Regelung vorgesehen werden, die der ÖPNV-Tarif nicht vorsieht, wäre dies mit dem Genehmigungsantrag bei der Genehmigungsbehörde zu beantragen. Allerdings gilt seit der jüngsten Novellierung des PBefG für Verkehre, die auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden sollen, dass, soweit die Beförderungsentgelte (und auch die Beförderungsbedingungen) Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, diese der Genehmigungsbehörde nur noch anzuzeigen sind und die Zustimmung der Genehmigungsbehörde in diesem Fall als erteilt gilt („Genehmigungsfiktion“; vgl. § 39 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 6 Satz 3 PBefG).

Die „Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linien-

verkehr mit Kraftfahrzeugen“ (Bef-BedV) sieht insoweit einheitliche Beförderungsbedingungen für die dieser Verordnung unterfallenden Verkehrsarten vor. Verkehrsunternehmer können angesichts besonderer Verhältnisse die Zustimmung der Genehmigungsbehörde zu Abweichungen von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen beantragen (Besondere Beförderungsbedingungen) (§ 1 Abs. 1 Satz 1 BefBedV). Regelmäßig wird hiervon etwa in Verkehrsverbänden Gebrauch gemacht. Besondere Beförderungsbedingungen werden bei flexiblen Bedienformen zur Regelung solcher Tatbestände wie der Notwendigkeit der vorhergehenden Anmeldung des Fahrtwunsches innerhalb einer vorgegebenen Frist o.Ä. notwendig sein. Soll die flexible Bedienform nicht als Linienverkehr und außerhalb eines Verbundtarifs genehmigt werden, so sind eigenständige Beförderungsbedingungen festzulegen.

Die bei Auftragsverkehren für Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen geltende Genehmigungsfiktion enthebt die zuständige Behörde bzw. den Aufgabenträger selbstverständlich nicht davon, die jeweiligen Festlegungen in rechtskonformer Weise zu treffen bzw. deren Rechtskonformität zu prüfen.

### 4.4 Steuerrechtliche Aspekte

Auf die unterschiedlichen Besteuerungen der Fahrgelderlöse für Bedarfsverkehre auf Basis einer Linien- bzw. Mietwagengenehmigung (7% bzw. 19% Mehrwertsteuer) wurde bereits im Kapitel 4.2 hingewiesen. Zusätzlich sind auch noch die jeweiligen Umsatzsteuerregelungen für ein nach einem Verkehrsvertrag bzw. öffentlichen Dienstleistungsauftrag an ein Verkehrsunternehmen für die erbrachte Leistung gezahltes Bestellerentgelt zu beachten.

Auf der Verkehrs- und Finanzministerkonferenz im Jahr 1994 wurde beschlossen und durch entsprechende Erlasse der Oberfinanzdirektionen untermauert, dass Bestellerentgelte im ÖPNV umsatzsteuerbefreit sind. Dabei wird als Gegenstand der Umsatzsteuerbefreiung eine Zahlung für eine „fahrplanmäßig der Öffentlichkeit zur Verfügung stehende Leistung“ definiert. Bei fahrplanfreien Bedarfsverkehren könnte insofern eine Um-

satzsteuerpflicht des spezifischen Verkehrsvertrages eintreten, der den Bedarfsverkehr für den Besteller verteuert. Diese Problematik kann ggf. durch folgende Vorgehensweisen abgemindert werden:

- **Einbeziehung des fahrplanfreien Bedarfsverkehrs in einen „großen“ Verkehrsvertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, der eine „fahrplanmäßig der Öffentlichkeit zur Verfügung stehende Leistung“ beinhaltet.**
- **Bestellung des fahrplanfreien Bedarfsverkehrs durch eine vorsteuerabzugsfähige Gesellschaft, mit der Möglichkeit, die auf das Bestellerentgelt gezahlte Umsatzsteuer als Vorsteuer erstattet zu bekommen.**



Unter Umständen kann es auch dazu kommen, dass eine Zahlung bzw. ein Zuschuss zum Betrieb einer flexiblen Bedienform steuerrechtlich als ein sogenanntes „auffüllendes Entgelt“ eingestuft wird, das dann der selben Umsatzsteuer unterliegt wie die Leistung an den Fahrgast.

Auf jeden Fall bedarf es vor dem umsatzsteuerrechtlichen Hintergrund bei der Planung und Umsetzung von fahrplanfreien Angebotsformen der Hinzuziehung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers zwecks Prüfung des Einzelfalls; ggf. ist auch das zuständige Finanzamt einzubinden.

## 4.5 Fazit

Mit der wachsenden verkehrlichen Bedeutung von Bedarfsverkehrsleistungen im ÖPNV wird auch deren Vergabe und Genehmigung an rechtlicher Bedeutung gewinnen. Die Ausführungen zeigen auf, dass bei den heute vorherrschenden Auftragswerten oftmals „niederschwellige“ Wettbewerbsverfahren in Form von beschränkten Ausschreibungen und freihändige Vergaben rechtskonform und somit zulässig sind. Rechtlich ist die Genehmigung von Bedarfsverkehren im Rahmen großer Verkehrsverträge – vorzugsweise als Linienverkehr – im Regelfall unproble-

matisch; längere Vorlaufzeiten aufgrund der vom PBefG vorgegebenen Verfahren können bei Bedarfsverkehren entstehen, die auf neuen Relationen mit eigenen Genehmigungen als ÖPNV-Linienverkehr eingerichtet werden sollen; diese Problematik lässt sich ggf. durch eine Genehmigung als Mietwagen entschärfen. In Summe zeigt sich, dass die rechtskonforme Vergabe von Leistungen im Bedarfsverkehr kein „Hexenwerk“ ist und der Rechtsrahmen praktikable Lösungen zulässt.

# 5 Wirtschaftlichkeit und Förderung

## 5.1 Wirtschaftlichkeit

Die Gesamtwirtschaftlichkeit einer flexiblen Bedienungsform wird von folgenden Kosten und Erlösen beeinflusst:

- Betriebskosten
- Dispositionskosten (Investitions- und Personalkosten)
- Allgemeynkosten (Fahrscheine, Fahrpläne, Abrechnung, Werbung)
- Fahrgelderlöse
- Einsparungen im Linienverkehr
- Fördermittel

Die einzelnen Positionen sind projektspezifisch zu ermitteln, da sie von der jeweiligen Ausgangslage und Zielstellung abhängig sind. Beispielhaft soll anhand des einfachen Fallbeispiels „Anruf-Linientaxi als Zusatzangebot im HVV-Gebiet mit Inseltarif und manueller Disposition durch Taxiunternehmer“ eine übersichtliche Berechnung durchgeführt werden. Hierzu befindet sich unter [hvv.de](http://hvv.de) eine Musterkalkulation, die nach Belieben befüllt und den eigenen Erfordernissen entsprechend angepasst werden kann.

Die Ausgangsbasis bildet auf der fiktiven Linie ein jährliches Angebotsvolumen von 15.000 Fahrplankilometern. Diese berechnet sich aus einer Fahrtenlänge von zehn Kilometern; auf der Linie werden unter der Woche täglich drei Fahrtenpaare angeboten.

Die sogenannte Abrufquote gibt das Verhältnis zwischen abgerufenen und angebotenen Fahrplankilometern an, unabhängig davon, wann, wo, welche Teilstrecke abgerufen wird. Die Abrufquote liegt erfahrungsgemäß zwischen ca. 5 und 20 % der angebotenen Fahrplankilometer. Ob die Quote eher im unteren oder eher im oberen Bereich liegt, ist von mehreren Faktoren abhängig. In der Praxis ist hierzu die Abschätzung einiger verkehrsplanerischer Aspekte hilfreich (vgl. Tabelle 3).

**Tabelle 3: Abrufquoten in Abhängigkeit von verkehrsplanerischen Aspekten**

Abrufquote niedriger, wenn Bedarfsverkehr als ...	Abrufquote höher, wenn Bedarfsverkehr als ...
Zusatzangebot	Ersatzangebot
Einzelfahrten im Gesamtfahrplan	Taktfahrten im Systemfahrplan
Isolierte Angebotsplanung	Integrierte ÖPNV-Planung

Quelle: KCW

In Summe kann mit diesem allgemeinen Hintergrundwissen und mit lokalspezifischen ÖPNV-Kenntnissen eine Einschätzung erfolgen, ob die Abrufquote eher im unteren, mittleren oder oberen Bereich liegen wird. Im Kalkulationsbeispiel wird ein mittlerer Wert der Abrufquote von 10% unterstellt, was zu einer jährlich abgerufenen Fahrleistung von 1.500 Besetzkilometern führt.

Die Betriebs- und Dispositionskosten beim Taxiunternehmen umfassen sämtliche Personal-, Fahrzeug-, Technik- und Vorhaltekosten. Diese sind durch die genehmigten Taxitarife gedeckt, die bundesweit für viele Kreise und Städte im Internet unter [www.derinnenspiegel.de](http://www.derinnenspiegel.de) zusammengestellt sind. Der Kostensatz für die „Normaltaxe“ liegt zwischen ca. 1,40–2,00 EUR pro Besetzkilometer und bildet eine hinreichende Grundlage zur Abschätzung der Betriebskosten. Grundpreise, Nachtzuschläge etc. bleiben unberücksichtigt, da sie bei der konkreten Verhandlung des Rahmenvertrags als „Mengenrabatt“ verhandelt werden können. Da der genehmigte Taxitarif bereits Leerfahrten auf dem Hin- bzw. Rückweg innerhalb des Pflichtfahrgebietes berücksichtigt, besteht im Regelfall keine Notwendigkeit, beim Bedarfslinienbetrieb An- und Abfahrten zusätzlich zur Besetzungsfahrt zu vergüten. Im Kalkulationsbeispiel wird daher ein Kostensatz von 1,80 EUR pro Besetzkilometer angenommen. Die Betriebskosten berechnen sich damit auf 2.700 EUR pro Jahr.

Zusätzlich entstehen Allgemeinkosten, die die Kosten des initierenden Verkehrsunternehmens oder der öffentlichen Hand darstellen. Hierunter sind Kosten für die Herstellung von (Abriss-)Fahrscheinen, Fahrplänen, Faltblätter und Abrechnung mit dem Subunternehmen zu verstehen. Im Kalkulationsbeispiel wird eine Pauschale von 1.500 EUR pro Jahr angesetzt. Investitionskosten, z. B. für zusätzliche Haltestellen, sind hierin nicht enthalten.

Die Fahrgelderlöse stehen in Abhängigkeit von Fahrpreishöhe und Fahrgastnachfrage. Deren Berechnung ist aufwändig und aufgrund zahlreicher (unbewiesener) Annahmen fehleranfällig (vgl. Kapitel 3.2). Deshalb wird der pragmatische Ansatz über Kostendeckungsgrade in der Praxis bevorzugt. Sie liegen im Bereich zwischen ca. 10–20%. Dieser Wertebereich garantiert keine Fehlerfreiheit, liefert aber kurzfristig mit geringem Aufwand ein akzeptables Ergebnis.

Der Kostendeckungsgrad wird neben der absoluten Kostenhöhe maßgeblich von der Tarifergiebigkeit (Haustarif ergiebiger als Verbundtarif) und von der Angebotskonzeption beeinflusst: Systematisch geplante Bedarfsverkehrsangebote mit der Zielgruppe „Neue Gelegenheitsfahrgäste“ weisen im Regelfall eine höhere Kostendeckung auf als vereinzelte Bedarfsfahrten innerhalb eines umfangreichen Gesamtfahrplans mit der Zielsetzung „Kostensenkung“, da Zeitkarteninhaber die flexible Angebotsform ohne Zusatzkosten nutzen. Im Rechenbeispiel wird daher ein Kostendeckungsgrad von 12% angenommen, was zu einer Betriebskostenunterdeckung von rund 3.700 EUR pro Jahr führt. Die gesamte Beispielkalkulation zeigt Tabelle 4. Diese Art der Kalkulation hat sich für kommunalpolitische Haushaltsberatungen als praktisch erwiesen, insbesondere da sie Möglichkeiten zu spielerischen Kalkulation von Varianten bietet („Was passiert, wenn...“).

**Tabelle 4: Überschlägige Wirtschaftlichkeitsberechnung Anruflinienbetrieb**

	Werte/Einheiten
Fahrplanangebot	15.000 Fplkm/Jahr
Abrufquote	10 %
Fahrleistung	1.500 Bkm/Jahr
Kostensatz	1,80 EUR/Besetzt-km
Betreibskosten	2.700,00 EUR/Jahr
Allgemeinkosten	2.400,00 EUR/Jahr
<b>Gesamtkosten</b>	<b>5.100,00 EUR/Jahr</b>
Kostendeckungsgrad	12 %
<b>Fahrgelderlöse</b>	<b>612,00 EUR/Jahr</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-4.488,00 EUR/Jahr</b>
Zuschuss pro Fplkm	0,30 EUR/Fplkm

Quelle: KCW

Bei größeren und regionalen Systemen werden die Berechnungen komplexer. Neben Einsparungen im Linienverkehr und Fördermittelzuwendungen sind zusätzlich zu leistungsabhängigen Fahrbetriebskosten möglicherweise auch zeitabhängige Bereitstellungskosten zu kalkulieren. Bei einer externen EDV-gestützten Dispositionslösung sind die zusätzlichen Personal- und Investitionskosten zu berücksichtigen, die andererseits durch Transparenz für Kostenwahrheit und hochwertige Statistiken sorgen. Die Erlöskalkulation kann auch aufwendiger mittels Fahrgastprognose kalkuliert (vgl. Kapitel 3.1) und mit spezifischen Erlössätzen hinterlegt werden.

Grundsätzlich gilt die Erkenntnis, dass im Regelfall jeder (zusätzliche) Fahrgast das Defizit und damit den öffentlichen Zuschussbedarf erhöht. Der Absolutbetrag pro Fahrgast ist vergleichsweise hoch und kann zwischen 5–10 EUR pro Fahrgast und Fahrt betragen. Allerdings relativiert sich dieser Betrag, wenn der absolute Zuschussbedarf in Bezug zur Angebotsmenge

gesetzt und in Form des Zuschussbetrags pro angebotenem Fahrplankilometer gemessen wird; im oben gewählten Beispiel beträgt der Zuschussbetrag nur 30 Cent pro angebotenem Fahrplankilometer, was nur einem Bruchteil der Kosten für einen Fahrplankilometer im regulären Linienverkehr entspricht.

## 5.2 Förderung

Eine Recherche nach Fördermöglichkeiten für Bedarfsverkehre in den drei Bundesländern Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein führte zum Ergebnis, dass keine expliziten Förder Richtlinien oder -bestimmungen o.ä. für flexible Angebotsformen im HVV-Gebiet existieren.<sup>8</sup>

Die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen stellen ihren Aufgabenträgern Regionalisierungsmittel mit einer ÖPNV-Zweckbindung zur Verfügung. Es obliegt den jeweiligen Kreisen und Städten, ob und wie sie diese Finanzmittel zur Förderung von Bedarfsverkehren (Planung, Vermarktung, Investition, Betrieb) verwenden, sofern hierzu finanzieller Spielraum besteht.

Explizit für Bürgerbusse besteht in Niedersachsen eine „Bestimmung zur Gewährung von Förderungen zur Beschaffung von Bürgerbusfahrzeugen“.<sup>9</sup> Unter definierten Bedingungen, u.a. einem Bürgerbusbetrieb als Linienverkehr nach § 42 PBefG, kann deren Beschaffung bis zu 75 % mit maximal 64.500 EUR/Fahrzeug gefördert werden (siehe Anhang 8.2).

Einen weitergehenden Ansatz verfolgt die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern (AltBedFRL)“ aus dem Jahr 2000 (siehe Anhang 8.3). Nach Maßgabe dieser Richtlinie sind unter bestimmten Voraussetzungen, u.a. Genehmigung als Linienverkehr nach § 42 PBefG, folgende Leistungen für die Einführung von Anrufsammeltaxi, Anrufbus oder Bürgerbus förderfähig:

- **Beraterleistungen**
- **Sachkosten (Faltblätter, Zeitungsannoncen u. ä.)**
- **Allgemeinkosten (Fahrscheine, Fahrpläne, Abrechnung, Werbung)**
- **Betriebskosten<sup>10</sup>**

Die niedersächsische Bürgerbus-Förderbestimmung sowie die mecklenburgische Förderrichtlinie können als Anstoß und Grundlage für ein eigenständiges „Förderprogramm“ für flexible Angebotsformen im HVV oder in der Metropolregion Hamburg dienen.

<sup>8</sup> Vertiefende Aussagen aus den drei HVV-Bundesländern werden im Anhang 8.4 aufgeführt.

<sup>9</sup> Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen zur Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen, Hannover, Stand: 01.2011.

<sup>10</sup> Betriebskostenzuschüsse sind heute im Regelfall nur noch im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen möglich, womit automatisch das Vergaberecht und Vorgaben der EU-VO 1370 zu beachten sind.

# 6 Darstellung flexibler Angebotsformen im HVV

## 6.1 Angebotsformen

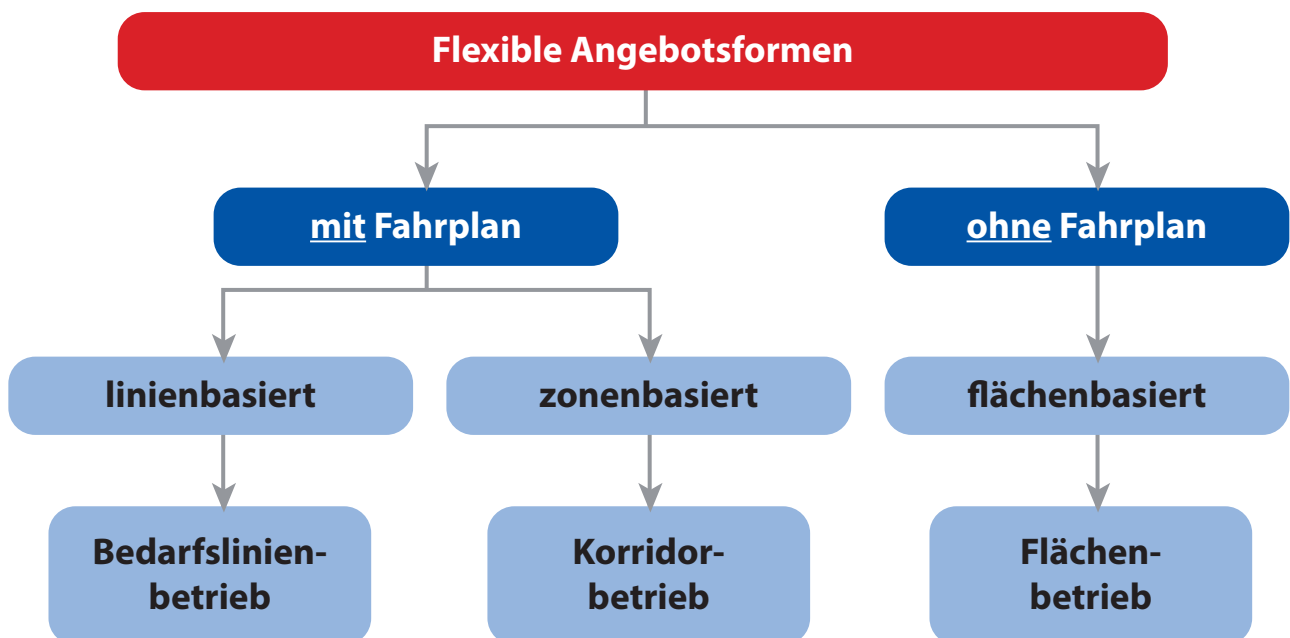
Im HVV-Gebiet besteht gegenwärtig eine Vielzahl von flexiblen Angebotsformen und -bezeichnungen. Ein fahrplanfreier Flächenbetrieb wird im HVV-Gebiet derzeit nicht realisiert. Um für eine einfache Marktkommunikation die Vielzahl der möglichen Angebotsformen zu reduzieren, werden unter Berücksichtigung der heutigen Bestandsverkehre folgende drei Grundtypen definiert:

- **Bedarfsverkehr auf Fahrplanbasis mit Linienbezug** („Bedarfslinienbetrieb“)
- **Bedarfsverkehr auf Fahrplanbasis mit Zonenbezug** („Korridorbetrieb“)
- **Bedarfsverkehr ohne Fahrplanbasis zwischen Haltestellen** („Flächenbetrieb“)

Die Betriebsformen können um Ge- bzw. Verbote beim Ein-/Ausstieg oder eine Haustürbedienung ergänzt werden, ohne damit die Grundbetriebsform zu ändern. Auch der fahrplanfreie Flächenbetrieb zwischen Haltestellen kann mittels innerörtlicher Bedienungsbeschränkungen oder Haustürbedienungen zum Ein-/Ausstieg an spezifischen Bedingungen und Zielsetzungen angepasst werden.

Damit lassen sich alle derzeit im HVV bestehenden Systeme, unabhängig von der jeweiligen Bezeichnung, mit geringen Änderungen bei wenigen Anwendungen, auf einen fahrplanbasierten Bedarfslinien- oder Korridorbetrieb zurückführen (vgl. Anhang 8.5).

Abbildung 4: Grundtypen der flexiblen Angebotsformen im HVV



Quelle: KCW

## 6.2 Angebotsbezeichnungen

In den wissenschaftlichen Veröffentlichungen zum Thema Bedarfsverkehr der letzten Jahre hat es wiederholt Versuche gegeben, die verwendeten Angebotsbezeichnungen in Kombinationen mit verschiedenen Betreiber- und Betriebsformen zu systematisieren und allgemeingültig zu definieren. Bisher ist es nicht gelungen, die unterschiedlichen Definitionsansätze flächendeckend in der Praxis umzusetzen. Die Gründe dürften u.a. im kleinteiligen Lokalbezug sowie den vielfältigen Angebotsvariationen der einzelnen Systeme liegen. Diesen Fakt gilt es zu akzeptieren, denn er erspart ein „Kämpfen gegen Windmühlen“ und führt zum konstruktiven Umgang: An die Stelle von Begriffsdiskussionen treten einheitliche Darstellung und eindeutige Beschreibung.

Um eine verbundweite Einheitlichkeit mit lokalspezifischer Identität zu verbinden, verfolgt der HVV die Strategie „Einheit in der Vielfalt“: Die Angebotsbezeichnungen liegen weiterhin in der Verantwortung der lokalen Akteure; die verbundeinheitliche Kommunikation in Auskunftsmedien, an Haltestellen und auf Fahrzeugen wird über eine vordefinierte Darstellungsform sichergestellt (vgl. Abbildungen 5 und 6 neu).

**Abbildung 5: AST-Raute gemäß HVV-Manual zur Kennzeichnung an Haltestellen**



Quelle: HVV

**Abbildung 6: AST-Kennzeichnung gemäß HVV-Manual für Fahrzeuge**



Quelle: HVV

Weitere Darstellungen finden sich im Auszug aus dem HVV-Manual im Anhang unter 8.7.

Angebotsbezeichnungen werden vielfach abgekürzt. An die zentrale Stelle des Logos (bisher AST bzw. ASM<sup>11</sup>) tritt die spezifische Abkürzung der jeweiligen Angebotsbezeichnung, sofern es sich nicht ohnehin um eine griffige Bezeichnung wie „Rufbus“ handelt. Einheitliche Form und Farbgebung sichern beim Fahrgast die Wiedererkennung und ermöglichen gleichzeitig eine flexible Produktbezeichnung.

Bei den durch Aufgabenträgern, Gemeinden und Verkehrsunternehmen entwickelten Angebotsbezeichnungen empfiehlt es sich Ableitungen aus den Worten „rufen“, „anmelden“ oder „bestellen“ zu verwenden, damit Fahrgäste unmittelbar auf den Charakter der Bedarfssteuerung aufmerksam werden. Eine Ergänzung der Angebotsbezeichnung um Orts- oder Regionsnamen stärkt den lokalen Bezug (Anrufbus Altmark). Kreative, aber unspezifische Bezeichnungen, wie beispielsweise „Hotzenblitz“, sind hingegen wegen der geringen Selbsterklärung kritisch.

<sup>11</sup> Im Bereich Winsen (Luhe) sowie in Lüneburg und Umgebung findet auch die Bezeichnung Anruf-Sammel-Mobil (ASM) Verwendung.

## 6.3 Auskunftssysteme

Das Bus- und Bahnangebot im HVV wird heute durch Print- und Online-Medien veröffentlicht. Die Fahrplanauskunft im Internet unter [hvv.de](http://hvv.de) erfolgt durch die Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) als Zentrales Verkehrsunternehmen (ZVU) im Auftrag des HVV.

In beiden Medienformen sind die bedarfsgesteuerten Angebotsformen je nach zur Verfügung gestellter Datengrundlage durch die betreibenden Verkehrsunternehmen unterschiedlich aufbereitet: Die Darstellung fahrplanbasierter Verkehre reicht von Einzelfahrten im Linienfahrplan bis zu rein verbalen Beschreibungen von (zonenbasierten) Abfahrtszeiten; gänzlich fahrplanfreie Angebote verkehren im HVV-Gebiet gegenwärtig nicht.<sup>12</sup> Eine Internet-Fahrplanauskunft inklusive der Nutzung von bedarfsgesteuerten Angeboten kann oftmals nur (behelfsmäßig) dank manueller Aufbereitung durch die Hochbahn erfolgen.

Damit künftig alle Bedarfsverkehre automatisiert Bestandteil der Fahrplanauskunft werden können, ist bei fahrplanbasierten Systemen durch die Verkehrsunternehmen in deren Planungssystemen ein „Angebotsfahrplan“ zu erzeugen, der analog zum Linienverkehr mit allen nötigen Angaben zu Gültigkeit und Nutzungsdetails hinterlegt ist. Diese Fahrpläne werden auf den üblichen Wegen der Hochbahn übergeben, die die Fahrpläne in die Fahrplanauskunft Geofox übernimmt. Bei fahrplanfreien Ver-

kehren sind Bedienungszeiten und -räume sowie Nutzungsmodalitäten (Rufnummer, Bestellzeiten, Bestellfrist, Tarif, usw.) ggf. über Fußnoten einzupflegen. In beiden Fällen eröffnet dies die Option zur internetbasierten Buchung durch die Fahrgäste selbst, was zur Absenkung von Zugangsschwellen und Dispositions-personalkosten führt.

Für fahrplangebundene Angebotsformen ist eine gesonderte Darstellung in Print- und Online-Medien nicht erforderlich. Liniennetz und Fahrplantabellen mit Fußnotenhinweis zu den Nutzungsmodalitäten sind zur Fahrgastinformation ausreichend. Hingegen machen fahrplanfreie Angebotsformen zusätzlich eine kartografische Darstellung des Bedienungsgebiets erforderlich, beispielsweise durch Kennzeichnung der bedarfsbedienten Flächen in den Liniennetzplänen. Diese kartografischen Flächen können neben der entsprechenden Produktbezeichnung wie „Rufbus Lilienthal“ auch die Betriebszeiten und Rufnummern bzw. Online-Links enthalten.

Mittelfristig sollte die Entwicklung über ein professionelles Auskunftssystem hinaus zu einem Buchungssystem erfolgen, bei dem der Fahrgast selbstständig über Internet oder Smartphone seine Bestellungen vornimmt (vgl. Kapitel 6.4.2). Dies setzt allerdings eine automatisierte Dispositionslösung voraus (vgl. Kapitel 2.4).

## 6.4 Buchung

Damit der Bedarfsverkehr als vollwertiges Angebot im ÖPNV wahrgenommen wird, sind für dessen Bestellung einheitliche

Standards zu definieren.

### 6.4.1 Rufnummern

Die Rufnummern sind grundsätzlich mit der Auskunftsnummer des Regionalbusunternehmens identisch und nicht lokal unterschiedlich. Dies ist leider häufig dann der Fall, wenn in den bedienten Gemeinden jeweils ein anderer (Taxi-)Betreiber tätig ist.

Bei Neueinrichtungen sind 0180-Servicenummern verzichtbar,

da mit den verbreiteten Flatrate-Verträgen ansonsten Kosten für den Fahrgast und für das Verkehrsunternehmen verbunden sind. Bei einer regionalen Disposition ist daher vorzugsweise eine „normale“ Festnetznummer zu verwenden; bei einer bundesweit tätigen Dispositionszentrale wäre dies vorzugsweise die HVV-Auskunftsnummer 040/19 449.

<sup>12</sup> Eine Übersicht aller flexiblen Bedienungsformen im HVV finden Sie unter [hvv.de](http://hvv.de)

## 6.4.2 Internet- und Smartphone-Buchung

Neben der telefonischen Bestellung in der Dispositionszentrale sollte mittelfristig auch die Option eröffnet werden, künftig selbstständig und direkt über Internet und Smartphone Fahrt-

wunschbuchungen vorzunehmen. Diese Buchungswege sind jedoch nur bei einer automatisierten Dispositionslösung gegeben.

## 6.4.3 Buchungszeiten und -fristen

Die Zeitfenster, in denen der Bedarfsverkehre im HVV gegenwärtig gebucht werden können, sind lokal unterschiedlich. Häufig ist eine Bestellung nur während der Bürozeiten unter der Woche möglich, so dass beispielsweise eine Bedarfsfahrt am Ostermontag bereits am Gründonnerstag gebucht werden muss. Eine verbundweite Vereinheitlichung wäre nur im Rahmen einer HVV-Dispositionszentrale möglich, die an allen Wochentagen Rund-um-die-Uhr besetzt sein könnte. Sie ist damit auch in den verkehrsschwachen Zeiten am Abend und Wochenende erreichbar, wenn sich die Nachfrage für Linienverkehre oftmals gering darstellt und dadurch Potenzial für flexible Angebotsformen bietet.

Auch die Bestellfristen weichen heute stark voneinander ab.

Eine Vereinheitlichung differenziert nach Stadt und Land sieht folgende Voranmeldezeiten vor:

- 60 Minuten im Regionalverkehr
- 30 Minuten im Stadtverkehr

Diese Buchungsfristen bilden eine Abgrenzung vom Taxiverkehr und dienen zugleich dem notwendigen Vorlauf für die Fahrzeugstellung der durchführenden Unternehmen.

## 6.5 Fahrzeugkennzeichnung

Gemäß dem Wesen der flexiblen Bedienungsformen kommen Linienbusse selten, sondern zumeist Kleinbusse und PKW aus dem Taxigewerbe oder von Fahrdiensten zum Einsatz. Um den Bedarfsverkehr als ÖPNV-Bestandteil erkennbar zu machen, benötigen diese Fahrzeuge eine deutliche, einheitliche und praktikable Kennzeichnung. Unter Verwendung des in Kapitel 6.2 beschriebenen Logos für Bedarfsverkehre sind daher die eingesetzten Fahrzeuge neben der bisher durch den HVV vorgesehenen Kennzeichnung mit einer zusätzlichen Beschilderung auszustatten, die deutlich sichtbar folgende Informationen enthält:

- Auftraggeber des den Bedarfsverkehr durchführenden Unternehmens
- Kürzel/Kurzname der Angebotsbezeichnung
- ggf. Liniennummer oder Orts-/Gebietsname
- HVV-Logo

Ein Beispiel für eine so gestaltete Fahrzeugbeschilderung zeigt Abbildung 7 (weitere Beispiele finden sich im Anhang unter 8.8). Eine Fahrzielangabe ist nicht sinnvoll, da im Bedarfsbetrieb alle Haltestellen der Linie bzw. des Bedienungsgebietes das Fahrtziel bilden können. Abgesehen von der mangelnden Handhabbarkeit kann dies bei Fahrgästen mit einem anderen als dem geschilderten Endfahrziel zur Verwirrung führen.

**Abbildung 7: Beispiel für eine HVV-einheitliche Fahrzeugbeschilderung**



Quelle: HVV



Die erweiterte Beschilderung ist aus beständigem Material im DIN A4 oder A3 Format (laminiert, Kunststoff, mit/ohne Saugnäpfen) herzustellen und bei den eingesetzten Fahrzeugen zusätzlich zum HVV-Logo hinter der Sonnenblende an den hinteren Seiten- oder Heckscheiben zu führen. Der ÖPNV-Bedarfsverkehr wird dadurch vom Fahrgast erkennbar und in der Öffentlichkeit auch für Nicht-Nutzer sichtbar.

Auf die verbindliche Vorgabe zur Verwendung von Dachreitern oder Hafttafeln an den Fahrzeugen sollte entfallen, da dies insbesondere in der Herbst- und Wintersaison aus Verschmutzungs- und Temperaturgründen nicht praktikabel ist und die Kennzeichnungen infolgedessen oftmals gar nicht benutzt werden.

## 6.6 Marktkommunikation

### 6.6.1 Art und Umfang

Der Umfang der Marktkommunikationsmaßnahmen bestimmt sich maßgeblich aus der ursprünglichen Zielsetzung (vgl. Kapitel 2.1). Marktkommunikationsmaßnahmen dienen der Bekanntmachung und Nachfragesteigerung; da bei Bedarfsverkehren häufig jeder zusätzliche Fahrgast bzw. Besetzkilometer zusätzliche Kosten verursacht, die nur zu einem sehr geringen Teil durch Fahrgelderlöse gedeckt sind und dadurch zur Erhöhung des Defizits bzw. des Zuschussbedarfs beitragen, muss im Vorfeld klar sein, welches Ziel mit dem Bedarfsverkehr erreicht werden soll und wie dieser finanziert wird.

Stehen Kosteneinsparungen durch Umstellungen von Linien auf Bedarfsfahrten im Vordergrund, beschränkt sich die Marktkommunikation auf die für die Fahrgäste unbedingt notwendigen Maßnahmen zur Information. Bei einer ÖPNV-Optimierung mit Ersatz- und Zusatzverkehr kann die Marktkommunikation schon im größeren Umfang stattfinden; werden Angebotsverbesserung und Nachfragesteigerung angestrebt, ist die Marktkommunikation bis auf das Niveau zu betreiben, für welches ein politischer Finanzierungswille bzw. eine Finanzierungszusage besteht.

Die Maßnahmen lassen sich grob in die drei folgenden Bereiche fassen:

- **Basismaßnahmen zur Informationen der bestehenden ÖPNV-Fahrgäste, die von konkreten Angebotsänderungen direkt betroffen sind (Informationen an/in Haltestellen, Fahrplänen, Fahrzeugen und Flyern; einmalige Berichterstattung in Regionalzeitung und Amtsblatt)**
- **Erweiterungsmaßnahmen zur Bekanntmachung des erweiterten Angebots gegenüber den ÖPNV-Fahrgästen durch einfache Werbemaßnahmen (Werbeinformationen an/in Haltestellen, Fahrplänen, Fahrzeugen und Flyern; regelmäßige Berichterstattung und Anzeigen in Regionalzeitungen, Amtsblatt und Unternehmensmagazin; Give-aways; Einbindung in lokale Vor-Ort-Events, z. B. Stadtfeste etc.)**
- **Aktivierungsmaßnahmen zur Gewinnung neuer Kundengruppen für den ÖPNV (regelmäßige Berichterstattung, Plakate, Anzeigen auch im Rundfunk, Einsatz von Social Media, Schnupperangebote/Gewinnspiele, Aktionen vor Ort)**

## 6.6.2 Kommunikationsbausteine

Eine eindeutige Systembeschreibung ist wichtiger als die „richtige Produktbezeichnung“. Die folgenden Beispiele für Kommunikationsbausteine beinhalten die wesentlichen Informationen für den Fahrgast und können als Basis für Fußnotentexte oder weitere Informationsmedien dienen.

### Beispiel für Muster-Kommunikationsbaustein „Bedarfslinienbetrieb“

<Produktbezeichnung> verkehrt mit Kleinbussen gemäß Fahrplan nur nach Bestellung! Ein- und Ausstieg nur an Haltestellen. Bestellung unter 0123/45 67 89 oder produktbezeichnung.de mind. 30/60 Minuten vor der Abfahrtszeit. Anmeldung von Kleingruppen ab 6 Personen mind. 24 Stunden im Voraus. Fahrplanzeiten können aus betrieblichen Gründen um wenige Minuten abweichen. Anschlüsse werden garantiert. Es gilt der HVV-Tarif.

### Beispiel für Muster-Kommunikationsbaustein „Korridorbetrieb“

<Produktbezeichnung> verkehrt mit Kleinbussen gemäß Zonenfahrplan nur nach Bestellung! Einstieg nur an Haltestellen; Ausstieg auch vor der Haustür. Bestellung unter 0123/45 67 89 oder produktbezeichnung.de mindestens 30/60 Minuten vor der Abfahrtszeit. Anmeldung von Kleingruppen ab 6 Personen mind. 24 Stunden im Voraus. Fahrplanzeiten können aus betrieblichen Gründen um wenige Minuten abweichen. Anschlüsse werden garantiert. Es gilt der HVV-Tarif.

### Beispiel für Muster-Kommunikationsbaustein „Flächenbetrieb“

<Produktbezeichnung> verkehrt mit Kleinbussen ohne Fahrplan- oder Linienbindung kreuz-und-quer zwischen allen Haltestellen im <Gebietsname> nur nach Bestellung! Bestellung unter 0123/45 67 89 oder produktbezeichnung.de mind. 60 Minuten vor gewünschter Abfahrts- oder Ankunftszeit. Anmeldung von Kleingruppen ab 6 Personen mind. 24 Stunden im Voraus. Vereinbarte Abfahrtszeiten können aus betrieblichen Gründen um wenige Minuten abweichen. Anschlüsse werden garantiert. Es gilt der HVV-Tarif. (Angaben zu den Bedienungs-

zeiten nach Wochentagen sollten an anderer Stelle genannt sein, z. B. im Fahrplan).

Um einen einheitlichen Gebrauch der Kommunikationsbausteine zu unterstützen, könnte seitens des HVV z. B. ein Muster-Flyer „Bedarfsverkehr“ entwickelt werden, mit dem im HVV-Gebiet alle Bedarfsverkehre vermarktet werden. Dieser Flyer könnte im Baukastenprinzip Informationen zu folgenden Themen beinhalten:

- Ansatz des Bedarfsverkehrs bezüglich Kosteneinsparung/Angebotserweiterung/Angebotsoptimierung (Warum?)
- Systembeschreibung Kleinbus/Bedarfssteuerung/Betriebsform (Wer? Was? Wie?)
- Konkrete Angaben zu Raum und Zeit des Angebots (Wo? Wann?)
- Konkrete Angaben zu Bestell- und Nutzungsbedingungen (u. a. Bestellzeiten, Bestellfristen, Vor- und Dauerbestellungen, Fahrpreis etc.)
- Ansprechpartner für Rückfragen und bei Problemen (HVV/Verkehrsunternehmen/Subunternehmer)

## 7 Literaturhinweise

BBR (2009): Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV, Bonn 2009

[www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

BMVBW (1999): Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Planungshandbuch für den ÖPNV in der Fläche, Schriftenreihe „Direkt“ Band 53, Bonn 1999

MISI (2013): Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur in Rheinland-Pfalz (Hrsg.), Projekt Bürgerbusse, Broschüre, Selbstverlag, Mainz 2013

[www.buergerbus-rlp.de](http://www.buergerbus-rlp.de)

VBB (2008): Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB), Handbuch „Alternative Bedienung“ im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Selbstverlag, Berlin 2008

[www.demografie.brandenburg.de](http://www.demografie.brandenburg.de)

VDV (2009): Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Differenzierte Bedienung im ÖPNV, DVV Media Group GmbH, Hamburg 2009

ZVBN (2010): Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Das Prinzip Bürgerbus, Broschüre, Selbstverlag, Bremen 2010

[www.zvbn.de](http://www.zvbn.de)

## 8 Anhang

### 8.1 Kalkulationstabellen für Bedarfsverkehr

Unter [hvv.de](http://hvv.de) finden sich offene Musterkalkulationen für fahrplanbasierte und fahrplanfreie Bedarfsverkehre. Diese bilden ein Grundgerüst, das entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort verändert und erweitert werden kann. Es empfiehlt sich, mit dem spezifisch angepassten Kalkulationsmodell „zu spielen“, indem einzelne Parameter, z. B. die Abrufquote, variiert werden,

um die Auswirkungen auf das Ergebnis zu ermitteln. Hiermit kann ein Ergebniskorridor aufgezeigt werden, der als Basis kommunalpolitischer Entscheidungen für oder gegen die Einführung einer flexiblen Angebotsform dient.

## 8.2 Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen (Stand 01.2011)\*

### 1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Bestimmungen und der Verwaltungsvorschriften (VV) zu §§ 44 LHO für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen Zuwendungen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niedersachsen.

1.2 Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern organisiert wird.

1.3 Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind in besonderer Weise zu berücksichtigen.

1.4 Die Beschaffung ist unter Berücksichtigung des Umweltschutzes vorzunehmen.

1.5 Ein Anspruch der Antragsteller auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### 2. Gegenstand der Förderung, Zuwendungsvoraussetzungen

2.1 Gefördert wird die Beschaffung der in Nr. 4.4 genannten Fahrzeuge, wenn eine jährliche Betriebsleistung von 20.000 Wagen-Km im Linienverkehr nach § 42 PBefG erreicht wird, und zwar

2.1.1 als Erstbeschaffung zur Einrichtung neuer Linien und zur Erweiterung oder Verdichtung bestehender Linien nach § 42 PBefG,

2.1.2 als Ersatzbeschaffung für Bürgerbusfahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Ersatzbeschaffung ein Alter von mindestens sieben Jahren erreichen oder ein Alter von mindestens fünf Jahren erreichen und eine Laufleistung von über

250.000 km aufweisen. Dabei muss das zu ersetzende Fahrzeug in den letzten vier Jahren auf den Antragsteller zugelassen sein.

### 3. Zuwendungsempfänger

3.1 Verkehrsunternehmen, die ihren Sitz in Niedersachsen haben und Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen betreiben, entweder als Genehmigungsinhaber, als Betriebsführer oder als Auftragnehmer. Gleichgestellt sind Unternehmen mit Betriebsitz außerhalb Niedersachsens, die mindestens 80 v.H. Linienverkehre nach § 42 PBefG in Niedersachsen erbringen.

3.2 Rechtsfähige Organisationsformen von Bürgerbussen. Die Bestimmungen hinsichtlich des Sitzes nach 3.1 gelten entsprechend.

### 4. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

4.1 Die Zuwendungen werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung gewährt.

4.2 Der Zuschuss beträgt höchstens 75 v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben.

4.3 Erfolgt der Einsatz des geförderten Fahrzeuges mit weniger als 90 v.H. im Linienverkehr nach § 42 PBefG, verringert sich der Zuschuss nach der Nr. 4.2 entsprechend (ÖPNV-Faktor). Bemessungsgrundlage ist hierbei die Fahrleistung (km) des Fahrzeuges.

4.4 Die zuwendungsfähigen Ausgaben werden wie folgt begrenzt:

Fahrzeugart	Maximale zuwendungsfähige Ausgaben
Standard- (Hochboden-) Bürgerbus	70.000 €
Niederflur-Bürgerbus	80.000 €

\* Verfasst vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

4.5 Unabhängig von der Berechnung des ÖPNV-Faktors nach Nr. 4.3 werden Mehrausgaben für eine behindertengerechte Einstiegshilfe mit 75 v.H. von maximal zuwendungsfähigen Ausgaben von 6.000 € zusätzlich gefördert.

4.6 Nicht zuwendungsfähig sind Umsatzsteuerbeträge, die der Träger des Vorhabens als Vorsteuer nach § 15 Umsatzsteuergesetz absetzen kann.

### 5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

5.1 Die Ausstattung des Busses ist auf die Anforderungskriterien für den Einsatz im ÖPNV auszurichten. Darüber hinaus gehende Ausstattungen sind nicht zuwendungsfähig.

5.2 Das ersetzte Fahrzeug darf vom Antragsteller nicht mehr im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden. Ausnahmsweise kann das ersetzte Fahrzeug mit Zustimmung der Bewilligungsbehörde befristet zum Einsatz im Spitzenverkehr verwendet werden.

5.3 Die Zweckbindung für die mit Zuwendungen beschafften Omnibusse beträgt sieben Jahre. Die Zweckbindung beträgt hiervon abweichend fünf Jahre, wenn das Fahrzeug eine Laufleistung von mindestens 250.000 km aufweist. Die Zweckbindungsfrist beginnt mit der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges.

5.4 Wird das bezuschusste Fahrzeug während der Zweckbindung aus dem Linienverkehr nach § 42 PBefG herausgenommen oder mit geringerem Anteil als dem bewilligten ÖPNV-Faktor ( Ziffer 4.3 ) in diesem Verkehr eingesetzt, ist der Zuschuss anteilig zurückzuzahlen; das gleiche gilt, wenn die Betriebsleitung des Fahrzeuges durchschnittlich 20.000 Wagen-km/Jahr im Linienverkehr nach § 42 PBefG nicht erreicht.

5.5 Die Angaben im Antrag und in den vorzulegenden Unterlagen und Nachweisen sind subventionserheblich i.S. des § 264 des Strafgesetzbuches. Subventionserhebliche Tatsachen, die sich im Laufe der Abwicklung des Vorhabens und während der Zweckbindung ändern, sind von der Zuwendungsempfängerin/dem Zuwendungsempfänger

der Bewilligungsbehörde unverzüglich mitzuteilen. Der Zuwendungsempfänger oder die Zuwendungsempfängerin ist diese Verpflichtung in dem Bewilligungsbescheid aufzuerlegen.

### 6. Anweisungen zum Verfahren

6.1 Bewilligungsbehörde ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG).

6.2 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und ggf. die erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV zu § 44 LHO, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen sind.

6.3 Nach Bestätigung des Antragseingangs durch die Bewilligungsbehörde gilt eine Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmebeginns nach Nr. 1.3 VV zu § 44 LHO. Der Antragsteller kann die Beschaffung des Fahrzeuges durchführen, ohne schon dadurch von einer Förderung ausgeschlossen zu sein. Mit der Eingangsbestätigung ist eine Zusage der Zuwendung nicht verbunden, die Beschaffung des Fahrzeuges vor Erhalt des Bewilligungsbescheides erfolgt auf Risiko des Antragstellers.

## 8.3 Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (AltBedFRL)

Bekanntmachung des Wirtschaftsministeriums vom 5. Januar 2000 – V-600 –

### 1. Zweckungszweck, Rechtsgrundlage

Das Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt nach Maßgabe

- des Landeshausaltsgesetzes,
- des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V),
- dieser Richtlinie,
- des § 44 der Landeshausaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern (LHO M-V) in Verbindung mit den dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften

Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im ÖPNV.

Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht.

Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### 2. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden alternative Bedienungsformen im ÖPNV, wenn sie zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV beitragen.

Alternative Bedienungsformen im Sinne dieser Richtlinie sind:

- Anruf-Sammeltaxi,
- Anruf-Bus und
- Bürgerbus,

sofern sie bestehende Linienverkehre gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ersetzen oder ergänzen. Erläuterungen zum Begriff der alternativen Bedienungsformen enthält Anlage 4\* zur Richtlinie.

Zuwendungen können für ein neu zu beginnendes Vorhaben pro Aufgabenträger gewährt werden.

Sofern im Gebiet des Aufgabenträgers bereits ein oder mehrere Vorhaben von alternativen Bedienungsformen umgesetzt worden sind, kann ein weiteres Vorhaben zur Förderung beantragt werden.

Die Vorhaben sind so zu konzipieren, dass sie über die Laufzeit der Förderung des Vorhabens hinaus in den Dauerbetrieb übergehen können.

Nach Maßgabe dieser Richtlinie sind förderfähig:

- 2.1 Beraterleistungen zur planerischen Vorbereitung und zur Begleitung des Vorhabens (einschließlich Marketingkonzept und notwendiger Anpassungen im laufenden Betrieb) sowie zu dessen Auswertung,
- 2.2 Sachkosten, die in Verbindung mit der Vorbereitung und dem Marketing für das Vorhaben anfallen (Faltblätter, Zeitungsannoncen u. ä.),
- 2.2 Betriebskosten, die beim Betrieb in der alternativen Bedienungsform bei den/dem mit der Verkehrsdurchführung beauftragten Unternehmen für diese Verkehrsform entstehen.

Beraterleistungen können nur dann gefördert werden, wenn sie von unabhängigen Dritten (Gutachter, Ingenieurbüros, Werbeagenturen) für die Aufgabenträger erbracht werden. Eigene Leistungen der Zuwendungsempfänger sind nicht zuwendungsfähig.

Die Förderung von Investitionen, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben erforderlich sind, ist nicht Gegenstand der Förderung nach dieser Richtlinie. Investitionen können unabhängig von dieser Richtlinie nach Maßgabe der Richtlinie über die Gewährung von Investitionszuschüssen für Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern vom 1. Dezember 1995 (AmtsBl. M-V S. 1145) und der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung und die Modernisierung Mecklenburg-Vorpommern vom 25. Februar 1998 (AmtsBl. M-V S. 315) gefördert werden.

\* Anlagen bei der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH erhältlich.

### 3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV nach § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V.

### 4. Zuwendungsvoraussetzungen

Maßnahmen nach Nummer 2 können gefördert werden, wenn

- a) das Vorhaben, für das eine Förderung nach dieser Richtlinie beantragt wird, die Attraktivität des ÖPNV verbessert und mit ihm zugleich eine wirtschaftlichere Durchführung als beim Linienverkehr nach § 42 PBefG ermöglicht wird,
- b) ein gültiger Nahverkehrsplan orts- und betriebsbezogene Festlegungen über Vorhaben alternativer Bedienungsformen enthält,
- c) das Vorhaben auf der Grundlage von § 42 PBefG grundsätzlich genehmigungsfähig ist,
- d) der Aufgabenträger **vor Beginn des Vorhabens** einen entsprechenden Antrag bei der VMV - Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH gestellt hat.

Als Vorhabenbeginn gilt die Auftragsvergabe nach Nummer 2.1 der Richtlinie. Soweit bereits umsetzungsreife Planungen des Aufgabenträgers vorliegen, kann die Bewilligungsbehörde einen späteren Termin als Vorhabenbeginn festsetzen. In diesen Fällen ist die Förderung auf diejenigen Ausgaben der Nummern 2.1 - 2.3 beschränkt, für die noch kein Auftrag erteilt wurde.

### 5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

#### 5.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart, Form der Zuwendung

Die Förderung nach dieser Richtlinie ist eine Projektförderung. Die Zuwendungen werden als Zuschuss in Form einer Anteilfinanzierung gewährt.

#### 5.2 Bemessungsgrundlage

Die Zuwendungen betragen:

- a) für Beraterleistungen bei der Planung, Begleitung und Auswertung des Vorhabens nach Nummer 2.1: bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch 80.000 DM (40.903 €) (inkl. MwSt);
- b) für Sachkosten nach Nummer 2.2: bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch 30.000 DM (15.339 €) (inkl. MwSt);
- c) für Betriebskosten nach Nummer 2.3: während der ersten zwölf Monate bis zu 75 %, während der folgenden zwölf Monate bis zu 50 % und während der daran anschließenden zwölf Monate bis zu 25 % der von den/dem mit der Verkehrsdurchführung in der alternativen Bedienungsform beauftragten Unternehmen dem Zuwendungsempfänger nachgewiesenen und von diesem im Zwischennachweis und Verwendungsnachweis bestätigten Betriebskostendeckungsfehlbeträgen (inkl. MwSt).

Die Gesamtförderung ist auf 300.000 DM (153.388 €) (inkl. MwSt) pro Maßnahme begrenzt. In begründeten Einzelfällen kann die Bewilligungsbehörde auf Antrag über die Zusammensetzung der Förderanteile gemäß a) bis c) abweichend entscheiden.

Alle Ausgaben sind nachvollziehbar zu belegen und werden nur mit den Mindestsätzen (z.B. bei Beraterleistungen nach § 6 HOAI) anerkannt.

Die Höchstförderdauer pro Maßnahme beträgt drei Jahre.

### 6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) sind in jedem Zuwendungsbescheid für verbindlich zu erklären und dem Bescheid als Anlage beizufügen.

Soweit Zuwendungen für Beraterleistungen gemäß Nummer 2, Punkt 2.1 gewährt werden, ist im Zuwendungsbescheid folgende Auflage aufzunehmen:

„Die Bewilligungsbehörde erhält kostenfrei jeweils zwei Ausfertigungen der Sachstands- bzw. Ergebnisberichte und der dazugehörigen Unterlagen. Die Vorlage hat spätestens zwei Monate vor Übersendung der Schlussabrechnung für die Beraterleistung zu erfolgen.“



## 7. Verfahren

### 7.1 Antragsverfahren

Für den Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach dieser Richtlinie ist ein Formular vorzusehen (Anlage 1).

Dem Antragsteller ist der Antragseingang schriftlich zu bestätigen.

### 7.2 Bewilligungsverfahren

Das Wirtschaftsministerium ist Bewilligungsbehörde.

Die Zuschüsse werden mit Zuwendungsbescheid bewilligt.

### 7.3 Auszahlungs-/Abrechnungs- und Verwendungsnachweisverfahren

Die Auszahlung der bewilligten Mittel erfolgt nach Vorlage und Prüfung der Zwischennachweise. Die Zwischennachweise nach Anlage 2\* sind jeweils bis spätestens **30. Juni** des auf den abgelaufenen Förderzeitraum folgenden Jahres der VMV vorzulegen.

Gemäß Nummer 7 der ANBest-K ist der Verwendungsnachweis gemäß Anlage 3\* bis spätestens **31. Dezember** des nach Abschluss der Maßnahme folgenden Jahres der VMV vorzulegen.

### 7.4 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 Abs. 1 LHO und das Verwaltungsverfahrens-, Zustellungs- und Vollstreckungsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesverwaltungsverfahrensgesetz-VwVfG M-V), soweit nicht in der Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen sind.

## 8. In-Kraft-Treten

Diese Richtlinie tritt am 1. Januar 2000 in Kraft.

Quelle: Amtsblatt für Mecklenburg-Vorpommern 2000, Nr. 9

\* Anlagen bei der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH erhältlich.

## 8.4 Rechercheergebnisse zu Fördermöglichkeiten

### 8.4.1 Hamburg: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

In der Freien und Hansestadt Hamburg besteht kein eigenständiges Förderprogramm o.ä. für bedarfsgesteuerte Angebotsformen. Theoretisch bestehen aber alle Möglichkeiten zur Förderung; praktisch bedeutet dies, dass eine Entscheidung im konkreten Einzelfall von der Behörde getroffen wird. Dazu ist beim Amt für Verkehr und Straßenwesen der zuständigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) des Aufgabenträgers ein entsprechender Förderantrag zu stellen. Die-

ser wird in verkehrlicher Hinsicht bewertet und dann im Rahmen des Zuwendungsverfahrens beschieden. Eine finanzielle Unterstützung von bedarfsgesteuerten Verkehren ginge jedoch zu Lasten von anderen ÖPNV-Projekten.<sup>13</sup>

### 8.4.2 Niedersachsen: Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG)

Im Land Niedersachsen gibt es gegenwärtig keine expliziten Fördergrundlagen für flexible Angebotsformen. Im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) wird im § 7 Absatz 5 die Verwendung der Regionalisierungsmittel nach § 8 RegG behandelt. Danach erhalten die Aufgabenträger des ÖSPV insgesamt gut 3 % der Finanzmittel, die gemäß § 7 Absatz 7 auch zur Verbesserung des ÖPNV, und somit auch für flexible Bedienungsformen, eingesetzt werden können. Über die konkrete Verwendung der rund 20 Mio. EUR pro Jahr entscheiden die jeweiligen ÖSPV-Auf-

gabenträger selber.

Die LNVG hält es aber aufgrund der sich verändernden ÖSPV-Finanzierungsgrundlagen im Bereich der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG in Verbindung mit dem demographischen Wandel (Bevölkerungsrückgang, insbesondere der Schülerzahlen) nicht für ausgeschlossen, dass es mittelfristig eine spezielle Förderung für Gesamtkonzepte im Bereich flexible Angebotsformen geben könnte.<sup>14</sup>

### 8.4.3 Schleswig-Holstein: LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Das Land Schleswig-Holstein bzw. die LVS haben kein eigenständiges Förderprogramm für flexible Angebotsformen. Grundsätzlich sind Förderungen nur für öffentlich zugängliche Einrichtungen und Anlagen, z. B. zentrale Omnibusbahnhöfe, P&R/B&R-Anlagen etc., möglich. Eine Ausnahme bilden Fahrzeugdrucker, die im Zusammenhang mit der Einführung von dynamischen Echtzeit-Systemen förderfähig sind. In der Vergangenheit

wurden allerdings einmalig ein Anrufbus-Projekt im Kreis Ostholstein und ein Bürgerbus-Projekt im Kreis Nordfriesland unterstützt. Die LVS stellt den ÖSPV-Aufgabenträgern aus den Regionalisierungsmitteln Finanzmittel zur Verfügung, die ggf. zur Förderung von Bedarfsverkehren genutzt werden könnten. Hierzu sind die jeweiligen Aufgabenträger anzusprechen.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Telefonat mit Holger Mossakowski/BWVI am 20.01.2014

<sup>14</sup> Telefonat mit Jürgen Römer/LNVG am 29.01.2014

<sup>15</sup> Telefonat mit Heike Niepelt und Regina Möller/beide LVS am 30.01.2014

## 8.5 Zuordnung der existierenden HVV-Bedarfsverkehre zu Grundtypen der flexiblen Angebotsformen

Gebietskörperschaft	Bezeichnung	Linien-Nr.	Grundtyp	Vemerkung/Abweichung
Hamburg	AST Vier- und Marschlande	keine	Korridorbetrieb	nur Fahrplan-Eckdaten
Kreis Pinneberg	AST Barmstedt	6442, 6543, 6544	Bedarfslinienbetrieb	
Kreis Pinneberg	AST Elmshorn	6506	Bedarfslinienbetrieb	
Kreis Pinneberg	AST Uetersen	6667, 6668, 598	Bedarfslinienbetrieb	
Kreis Segeberg	AST Bad Bramstedt	7609	Bedarfslinienbetrieb	gleiche Abfahrtszeiten an allen Haltestellen
Kreis Segeberg	AST Bad Segeberg	7751, 7752	Bedarfslinienbetrieb	gleiche Abfahrtszeiten an allen Haltestellen
Kreis Segeberg	AST Wildpark Eekhold	7504	Bedarfslinienbetrieb	nur Hinweis, das vormittags/nachmittags Hin- bzw- Rückfahrten
Kreis Storman	AST Bad Oldesloe und Umland	8109, 8129	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür
Kreis Storman	AST Bargetheide und Umland	8119	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür
Kreis Storman	AST Reinfeld und Umland	8139	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür
Kreis Storman	AST Trittau	8769	Bedarfslinienbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; tw. Haltestellen nur zum Ausstieg
Kreis Storman	AST Brunsbek	873	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür
Kreis Storman	AST Rausdorf	8888	Bedarfslinienbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; tw. Haltestellen nur zum Ausstieg
Kreis Storman	AST Basthorst	8889	Bedarfslinienbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; tw. Haltestellen nur zum Ausstieg
Kreis Herzogtum Lauenburg	AST Berkenthin	8749	Bedarfslinienbetrieb	Ausstieg vor der Haustür
Kreis Herzogtum Lauenburg	AST Trittau	8769	Bedarfslinienbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; tw. Haltestellen nur zum Ausstieg
Kreis Herzogtum Lauenburg	AST Basthorst	8889	Bedarfslinienbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; tw. Haltestellen nur zum Ausstieg
Kreis Herzogtum Lauenburg	AST Worth	8879	Bedarfslinienbetrieb	im Regelfall Ausstieg vor der Haustür
Landkreis Lüneburg	ASM Lüneburg	ohne Nummer	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; nur Fahrplaneckdaten
Landkreis Harburg	ASM Winsen	ohne Nummer	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; nur Fahrplaneckdaten
Landkreis Harburg	AST Buchholz	ohne Nummer	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; nur Fahrplaneckdaten
Landkreis Harburg	AST Jesteburg/Bendestorf	ohne Nummer	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; nur Fahrplaneckdaten
Landkreis Harburg	AST Tostedt	ohne Nummer	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; nur Fahrplaneckdaten
Landkreis Harburg	AST Rosengarten	ohne Nummer	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; nur Fahrplaneckdaten
Landkreis Harburg	AST Seevetal	ohne Nummer	Korridorbetrieb	Ausstieg vor der Haustür; nur Fahrplaneckdaten
Landkreis Harburg	Rufbus Neu Wulmstorf	Rufbus 1 - 4	Bedarfslinienbetrieb	tw. Haltestellen nur zum Ausstieg
Landkreis Harburg	ASM Elbmarsch	diverse	Bedarfslinienbetrieb	tw. Haltestellen nur zum Ausstieg
Landkreis Harburg	ASM Salzhäusen	diverse	Bedarfslinienbetrieb	tw. Haltestellen nur zum Ausstieg

Stand: 2014

## 8.6 Auszug HVV-Standards Fahrzeuge

### Standards für den Großbereich Hamburg (Ringe AB) sowie ausgewählte Teilnetze im Umland (Auszug hier: AST-Fahrzeuge)

Lfd.Nr.	Merkmal	Standard	Klassifizierung	Zielsetzung	Kontrolle	Sanktion
<b>B. Bedienungsqualität</b>						
<b>B.3 Straßenverkehr</b>						
<b>B.3.2 AST-Fahrzeuge</b>						
<b>B28</b>	<b>Fahrzeugtechnik</b>	Die Unternehmen stellen sicher, dass gesetzliche, technische und sicherheitstechnische Vorgaben erfüllt werden.	<b>1</b>	Die Fahrgäste werden nach den aktuell gültigen Sicherheitsvorgaben befördert.	Prüfung durch technische Aufsichtsbehörden	Behördliche Eingriffsbefugnisse
<b>B29</b>	<b>Fahrzeuggröße</b>	Die Fahrzeuge entsprechen mindestens der gängigen Bezeichnung „Mittelklasse“ (z. B. Golfklasse). Sie haben mindestens 4 Fahrgastsitzplätze und 4 Türen. (Ausnahmen hinsichtlich der Fahrzeuggröße sind in Einzelfällen in Absprache mit dem AT möglich)	<b>1</b>	Die Fahrgäste werden mit dem heute üblichen Pkw-Komfort befördert und können bequem ein und aussteigen.	Informationspflicht des VU über den eingesetzten Fahrzeugpool bzw. bei Fahrzeugbeschaffungsmaßnahmen gem. Anhang 6 der Anlage 6 (neu) Kooperationsvertrag.	300 € je berechtigter Beschwerde wegen Abweichens von den Vorgaben im laufenden Betrieb.
<b>B30</b>	<b>Fahrzeugkennung</b>	Alle eingesetzten Fahrzeuge sind mit einem HVV-einheitlichen Dachreiter bzw. Sonnenblendenschild (s. HVV-CD-Manual) als im HVV verkehrende AST-Fahrzeuge gekennzeichnet.  Die Fahrzeuge eines Teilnetzes sollten außerdem möglichst eine einheitliche Farbgebung haben.	<b>1</b>  <b>2</b>	Die Fahrgäste können einfach und schnell die im HVV verkehrenden AST erkennen.	Fotos der eingesetzten Fahrzeuge und geeigneter Nachweis über die Beschaffung der Dachreiter.	300 € je berechtigter Beschwerde wegen Abweichens von den Vorgaben im laufenden Betrieb.
<b>B31</b>	<b>Behinder- tenfreund- lichkeit</b>	Zwischen AT/HVV und VU wird einvernehmlich vereinbart, auf/in welchen Linien/Teilnetzen auch Fahrzeuge für die Beförderung von Behinderten (auch mit Rollstuhl) zur Verfügung stehen müssen.	<b>1</b>	Es ist sichergestellt, dass auch behinderte Fahrgäste mit Rollstuhl das AST benutzen können.	siehe B29	siehe B29
<b>B32</b>	<b>Service</b>	Während der AST-Fahrt darf in den Fahrzeugen nicht geraucht werden.	<b>1</b>	Beeinträchtigungen des Wohlbefindens bzw. der Gesundheit durch Nikotin und dessen Gerüche sind ausgeschlossen.	Durch Fahrgastbeschwerden.	wie B30

## Standards für das Umland (Schleswig-Holstein; Auszug, hier: AST-Fahrzeuge)









Lfd.Nr.	Merkmal	Standard	Klassifizierung	Zielsetzung
<b>B. Bedienungsqualität</b>				
<b>B.3 Straßenverkehr</b>				
<b>B.3.2 AST-Fahrzeuge</b>				
<b>B28</b>	<b>Fahrzeug-technik</b>	Die Unternehmen stellen sicher, dass gesetzliche, technische und sicherheitstechnische Vorgaben erfüllt werden.	1	Die Fahrgäste werden nach den aktuell gültigen Sicherheitsvorgaben befördert.
<b>B29</b>	<b>Fahrzeuggröße</b>	Die Fahrzeuge entsprechen mindestens der gängigen Bezeichnung „Mittelklasse“ (z. B. Golfklasse). Sie haben mindestens 4 Fahrgastsitzplätze und 4 Türen. (Ausnahmen hinsichtlich der Fahrzeuggröße sind in Einzelfällen in Absprache mit dem AT möglich)	1	Die Fahrgäste werden mit dem heute üblichen Pkw-Komfort befördert und können bequem ein und aussteigen.
<b>B30</b>	<b>Fahrzeugkennung</b>	Alle eingesetzten Fahrzeuge sind mit einem HVV-einheitlichen Dachreiter bzw. Sonnenblendschild (s. HVV-CD-Manual) als im HVV verkehrende AST-Fahrzeuge gekennzeichnet.	1	Die Fahrgäste können einfach und schnell die im HVV verkehrenden AST erkennen.
		Die Fahrzeuge eines Teilnetzes sollten außerdem möglichst eine einheitliche Farbgebung haben.	2	
<b>B31</b>	<b>Behindertenfreundlichkeit</b>	Zwischen AT/HVV und VU wird einvernehmlich vereinbart, auf/in welchen Linien/Teilnetzen auch Fahrzeuge für die Beförderung von Behinderten (auch mit Rollstuhl) zur Verfügung stehen müssen.	1	Es ist sichergestellt, dass auch behinderte Fahrgäste mit Rollstuhl das AST benutzen können.
<b>B32</b>	<b>Service</b>	Während der AST-Fahrt darf in den Fahrzeugen nicht geraucht werden.	1	Beeinträchtigungen des Wohlbefindens bzw. der Gesundheit durch Nikotin und dessen Gerüche sind ausgeschlossen.

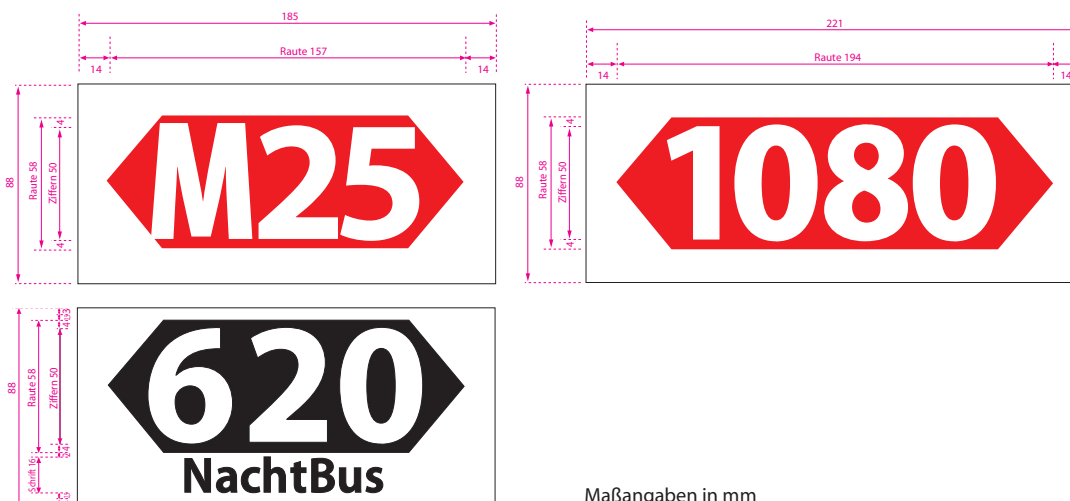
## 8.7 Auszüge HVV-Manual Haltestellen und Fahrzeuge

### E 1 Basiselemente für Haltestellen (E 1.3.2 Busse)

Die Systemsymbole und die Schreibweise für die einzelnen Busprodukte sind in der abgebildeten Form verbindlich und konsequent nach den Vorgaben zu verwenden.

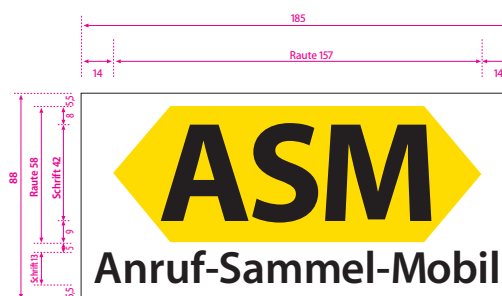
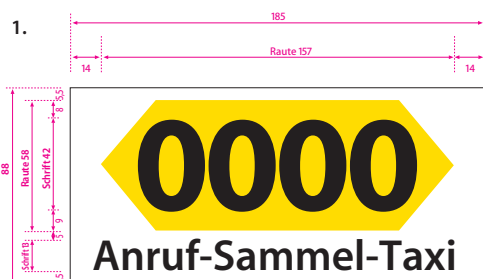
Um auf allen Flächen einheitliche Farben zu erzielen sind die Farbdefinitionen für HKS, Euroskala, Pantone, Folie, RAL und RGB angegeben.

Systemsymbole	HKS	C/M/Y/K	Pantone	Folie-Nr. Hersteller	RAL	RGB web
Bus 	13	0/100/100/0	032	3630-143 3M	3020	R226/G0/B26 #e2001a
MetroBus 	13	0/100/100/0	032	3630-143 3M	3020	R226/G0/B26 #e2001a
StadtBus 	13	0/100/100/0	032	3630-143 3M	3020	R226/G0/B26 #e2001a
SchnellBus 	13	0/100/100/0	032	3630-143 3M	3020	R226/G0/B26 #e2001a
EilBus 	64	80/0/100/10	362	9748-00 mactac	6024	R26/G150/B43 #1a962b
Nachtbus 	88	0/0/0/100	black	9888-00 mactac	9017	R0/G0/B0 #000000
ShuttleBus 	88	0/0/0/100	black	9888-00 mactac	9017	R0/G0/B0 #000000
	13	0/100/100/0	032	3630-143 3M	3020	R226/G0/B26 #e2001a
AST, ASM und Taxi 	88	0/0/0/100	black	9888-00 mactac	9017	R0/G0/B0 #000000
	5	0/10/100/0	123	3630-25 3M	1003	R255/G221/B0 #ffdd00



## E 1 Basiselemente für Haltestellen (E 1.3.3 Anruf-Sammel-Taxi, Anruf-Sammel-Mobil)

Die Kennzeichnung für Anruf-Sammel-Taxis/Mobile erfolgt mit festgelegten Symbolen. Ist für das AST/ASM eine Liniennummer vorhanden, ist an den Haltestellen die Darstellung 1 entsprechend zu verwenden. Ist keine Liniennummer vorhanden ist das Kürzel AST/ASM schwarz in gelber Raute (HKS 5 bzw. RAL 1003) mit schwarzer Unterzeile auf weißem Grund, Darstellung 2, vorzusehen.



### E 3 Bushaltestellen (E 3.2.3 Haltestellenmast (Umlandstandard))

Die Haltestellenkennzeichnungen im Umland sind in ihrer Optik den HVV-einheitlichen Haltestellenmasten angeglichen und technisch einfacher ausgeführt, z.B. als zweiseitiger Druck auf einer beschichteten Alucobond-Platte.

- HVV-Logo: Logohöhe 60 mm  
 Rot RAL 3020  
 Blau RAL 5010
- Zonenziffern: Myriad semi bold  
 Versalhöhe 30 mm,  
 linksbündig
- Bussymbole: Rauten 157 x 58 mm  
 50 mm Versalhöhe, mittig  
 Unterzeile, Myriad semi bold  
 16 mm Versalhöhe, mittig

Systemsymbole für die Richtungsangaben:

Höhe 30 mm

Richtungsangaben: Myriad semi bold

Versalhöhe 30 mm

Zeilenabstand 40,5 mm

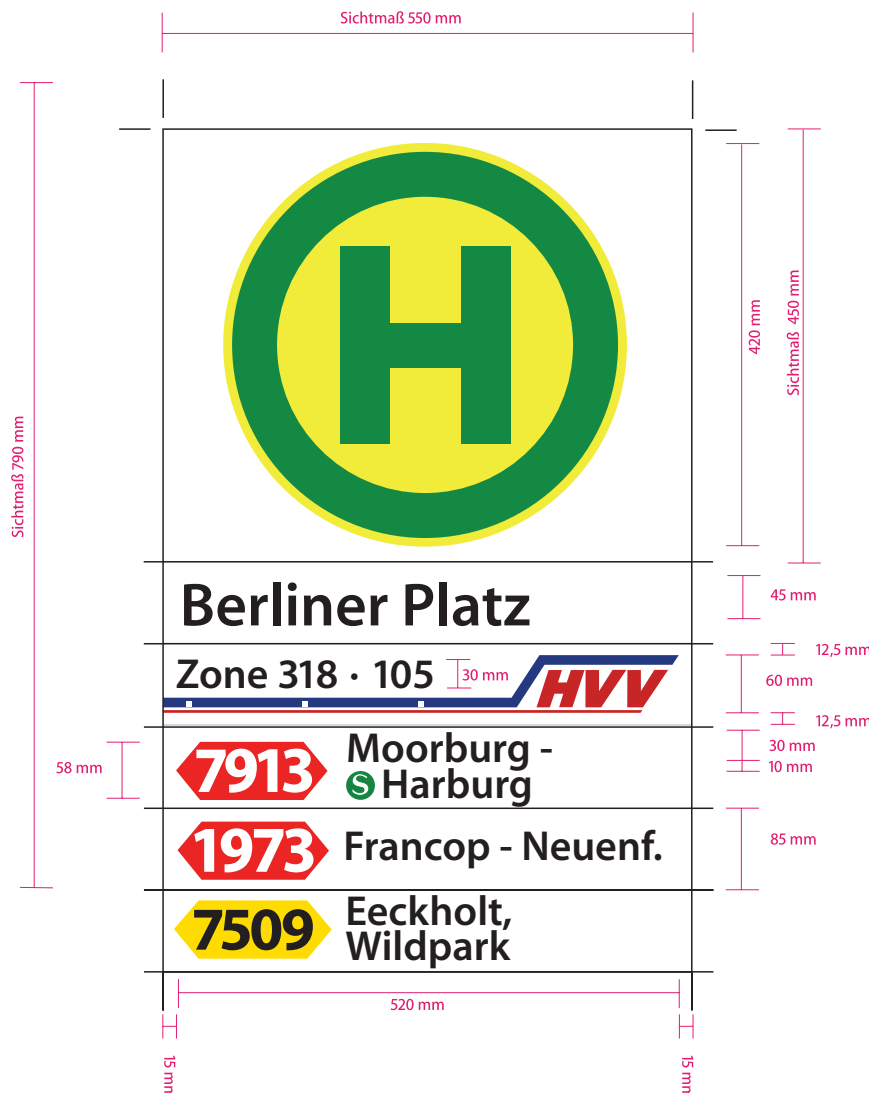
linksbündig,

in der Höhe mittig

(gilt für ein- und zweizeilige

Haltestellennamen)

Der Mast selbst ist in Rot (RAL 3020) lackiert. Die Beschriftung erfolgt von oben nach unten in einer festgelegten Reihenfolge. Größen, Schriften, Logos und Systemsymbole (siehe E.1 Basiselemente für Haltestellen) sind in ihrer definierten Farbigkeit konsequent anzuwenden.





## F 4 AST-Kennzeichnung

Die Kennzeichnung für Anruf-Sammel-Taxis erfolgt mit einem festgelegten Symbol.

Die gelben Erkennungsschilder auf dem Taxi-Dach (HKS 5 bzw. RAL 1003) tragen auf Vorder- und Rückseite das Kürzel „AST“ in Schwarz, auf der Vorderseite zusätzlich in einem weißen Streifen das HVV-Logo.

Bei sonstigen Fahrzeugen ist auch eine Kennzeichnung auf ausgeklappter Sonnenblende bzw. als Haftfolie auf dem Fahrzeug zulässig (HKS 5 bzw. RAL 1003).



## 8.8 Beispiele für eine einheitliche Fahrzeugbeschilderung



Beschriftung AST  
A4 Schild für hintere Seitenscheibe, evtl. Magnetfolie zur Anbringung aussen  
Entwurf 2 | 13.03.2014



Beschriftung AST  
Sonnenblende Seitenscheibe 440 x 380 mm, leicht transparent  
Entwurf 3b | 13.03.2014



Beschriftung AST  
Sonnenblende Seitenscheibe 440 x 380 mm, leicht transparent  
Entwurf 4b | 13.03.2014



Beschriftung AST  
Sonnenblende Heckscheibe 1000 x 500 mm, leicht transparent,  
selbsthaftend durch Elektrostatik  
Entwurf 5 | 13.03.2014