

# Bedarfsgesteuerte Verkehre

im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen



## Leitfaden

1. Auflage, Dezember 2014

zvbn

zweckverband verkehrverbund  
bremen/niedersachsen



# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>1 Abgrenzung bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote</b>	<b>4</b>
1.1 Das AnrufLinienTaxi .....	5
1.2 Das AnrufSammelTaxi .....	5
1.2.1 Unterscheidungen ALT – AST .....	5
1.3 Der Rufbus.....	5
<b>2 Genehmigungsrechtliche Grundlagen</b>	<b>7</b>
2.1 ALT - Genehmigung als Linienverkehr .....	7
2.2 AST - Genehmigung als Gelegenheitsverkehr.....	7
<b>3 Qualitätsanforderungen an bedarfsgesteuerte Verkehre im VBN</b>	<b>9</b>
3.1 Verwendung von Produktlogos .....	9
3.2 Haltestellen .....	10
3.2.1 Fahrplangestaltung ALT .....	11
3.2.2 Fahrplangestaltung AST .....	12
3.3 Fahrzeugaußeninformationen .....	12
3.4 Fahrzeuginneninformationen .....	13
3.5 Barrierefreiheit Fahrzeug .....	14
3.5.1 Pkw mit bis zu 4 Fahrgastsitzplätzen .....	14
3.5.2 Kleinbusse mit bis zu 8 Fahrgastsitzplätzen .....	15
3.6 Fahrzeuginnenausstattung .....	15
3.7 Fahrgastinformationen .....	16
3.7.1 Faltbroschüre und Printmedien .....	16
3.7.2 Informationen in der elektronischen VBN-Fahrplanauskunft und im Internet .....	16
3.8 Tarif.....	17
3.8.1 Tarif für ALT .....	17
3.8.2 Tarif für AST .....	17
3.9 Vertrieb .....	18
<b>4 Buchungsmöglichkeiten</b>	<b>19</b>
<b>5 Disposition bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote</b>	<b>20</b>
5.1 EDV-gestützte Disposition .....	20

<b>6 Förderung</b>	<b>21</b>
<b>ANHANG</b>	<b>22</b>
<b>Übersichtskarte AnrufSammelTaxi im VBN</b>	<b>22</b>
<b>Vertragliche Grundlagen</b>	<b>23</b>
<b>Analyse von Angebot und Nachfrage</b>	<b>23</b>
<b>Projektskizze zur Einrichtung eines AST</b>	<b>24</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>25</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>26</b>

## Vorwort

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der sich dadurch verändernden Mobilitätsansprüche werden bedarfsgesteuerte Verkehre insbesondere in siedlungsstrukturell benachteiligten Räumen an Bedeutung gewinnen. Es ist nicht nur mit steigenden, bspw. medizinisch bedingten, Mobilitätsbedarfen, sondern auch mit längeren Wegen zu Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen zu rechnen. Das derzeitige Angebot, stark an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung ausgerichtet, weist in den Zeiten außerhalb des Schülerverkehrs häufig Defizite auf.

Bedarfsgesteuerte Verkehre können das bestehende Linienangebot ergänzen bzw. überhaupt ein Grundangebot öffentlicher Mobilität, bspw. an Wochenenden und in den Ferien, bereitstellen.

Im vorliegenden Leitfaden werden Anforderungen an bedarfsgesteuerte Verkehre im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) festgelegt. Diese beziehen sich sowohl auf die Voraussetzungen, Ausgestaltung und Qualität der Angebote, als auch auf die Kundenkommunikation und die Sicherstellung der Standards.

Der Leitfaden richtet sich insbesondere an Verkehrsunternehmen, Landkreise, Städte und Gemeinden. Er ist Grundlage für die künftige Ausgestaltung kleinräumiger und nachfrageorientierter öffentlicher Verkehrsangebote und dient als Orientierungshilfe bei der Einrichtung neuer sowie zur Weiterentwicklung bestehender Systeme. Darüber hinaus dient er bei der Beantragung von Fördermitteln des ZVBN und bei den Vergaben von Verkehrsleistungen als Arbeits- bzw. Beurteilungsgrundlage.

Die Gesellschafterversammlung des VBN und die Verbandsversammlung des ZVBN haben diesen Leitfaden im Dezember 2014 verabschiedet.

# 1 Abgrenzung bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote

Die im Nahverkehrsplan des ZVBN verankerte Systematik der Bedienungsebenen<sup>1</sup> legt unterschiedliche Anforderungen an das ÖPNV-Netz und Rahmenvorgaben für die Angebotsgestaltung fest.

Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote wie Anruflinientaxi (ALT) oder Anrufsammeltaxi (AST) sind keiner Bedienungsebene zugeordnet. Sie können, in Zielrichtung und Leistungsumfang weitgehend frei zu gestalten, das Angebot auf verschiedenen Bedienungsebenen ergänzen und somit unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden.

„Die Angebotsformen der differenzierten Bedienung unterscheiden sich in den Elementen Fahrweg, Ein- und Ausstieg(shaltestelle), Fahrplan, Fahrzeug, Tarif und Betreiber voneinander.“<sup>2</sup> Aus diesem Grund sind bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote nicht immer trennscharf einem bestimmten Angebotstyp bzw. einer Betriebsform zuzuordnen.

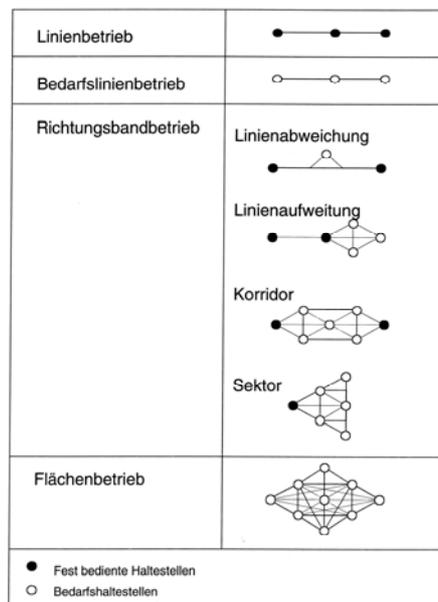


Abbildung 1: Betriebsformen im ÖPNV

Quelle: Kirchhoff, P. ergänzt durch Mehlert, C.<sup>3</sup>

In Ergänzung zum regulären Linienverkehr, der nach festen Zeiten, auf festen Routen ohne Voranmeldung verkehrt, bestehen bedarfsgesteuerte Betriebsformen die nach Voranmeldung mit oder ohne Fahrplan verkehren.

<sup>1</sup> Vgl. Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (Hrsg.): Nahverkehrsplan 2013 bis 2017, Kapitel C 1.2, S. C5 f sowie Kap. C 2.1, S. C7 ff.

<sup>2</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), VDV-Förderkreis e. V. (Hrsg.): Differenzierte Bedienung im ÖPNV, S. 36, Köln 2009

<sup>3</sup> Mehlert, C.: Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV, Schriftenreihe für Verkehr und Technik Bd. 91, S. 31, Bielefeld 2001

Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote im Gebiet des VBN verkehren überwiegend fahrplan- und streckenabhängig und sind dem Bedarfslinien- (ALT) bzw. Richtungsbandbetrieb (AST) zuzuordnen.

### 1.1 Das AnrufLinienTaxi

Das Anruflinientaxi (ALT) verkehrt wie die herkömmlichen Linienverkehre zu festen Zeiten und nach festem Fahrplan (Strecke), jedoch erst nach Vorbestellung per Telefon oder - sofern möglich - aus der elektronischen Fahrplanauskunft heraus. Die Bedienung erfolgt von Haltestelle zu Haltestelle.

Anruflinientaxis können insbesondere in den Neben- und Schwachverkehrszeiten oder in Räumen mit schwacher Fahrgastnachfrage bestehende Fahrplanangebote ergänzen oder gering nachgefragte Linienfahrten ersetzen. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in Ferienzeiten können ALT dazu beitragen ein Grundangebot bereitzustellen. ALT können auch als vollwertige, eigenständige Linie ganztägig angeboten werden.

### 1.2 Das AnrufSammelTaxi

Das Anrufsammeltaxi (AST) bedient nur nach Voranmeldung festgelegte Haltestellen zu festgelegten Fahrplanzeiten oder binnen festgelegter Betriebszeiten (bspw. zwischen 09:00 und 18:00Uhr), bietet jedoch ein Angebot von einer Haltestelle zur „Haustür“ des Fahrtziels.

AST bieten sich für eine flächendeckende, räumliche Erschließung an. Aufgrund der Bedienung ausschließlich angemeldeter Haltestellen sind Fahrpläne für AST vorher nicht minutengenau bedienbar.

Im Anhang findet sich eine Übersichtskarte der im VBN verkehrenden AST.

#### 1.2.1 Unterscheidungen ALT – AST

ALT verkehren auf genehmigten, festen Linienwegen von Haltestelle zu Haltestelle. AST sind räumlich flexibler und verkehren von Haltestelle zur „Haustür“.

Anruflinientaxi verkehren im Grundsatz zum regulären VBN-Tarif. Bei zusätzlichen Angeboten können abweichende Tarife angewandt werden. Für das VBN-AST Anrufsammeltaxi wird ein eigenständiger Fahrpreis erhoben, der sich u.a. mit dem komfortablen Angebot der Haltestelle-Haustür-Bedienung begründet. Im Fall eines Umstieges auf weiterführende Linien ist der reguläre VBN-Tarif zusätzlich erforderlich.

Beim ALT ist die Beförderung für Schwerbehinderte mit entsprechendem Ausweis und gültiger Wertmarke kostenfrei. Beim AST hingegen ist auch für Schwerbehinderte ein Fahrtentgelt zulässig.

### 1.3 Der Rufbus

Hierzu zählen flächenhafte Bedienungsangebote, die im Gegensatz zu ALT und AST fahrplan- und auch streckenunabhängig verkehren. Die zeitliche und räumliche Reihenfolge der Fahrtangebote ergibt sich zufällig. Solche Bedienungsangebote finden sich häufiger unter dem Begriff (An)Rufbus. Sie bieten Verbindungen von Haustür zu Haustür. Insofern besteht betrieblich kaum eine Unterscheidung zum regulären Taxiverkehr bzw. zum Individualverkehr. Da Taxiverkehre, genehmigt nach dem

§47 PBefG, Teil des ÖPNV sind und zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse beitragen, führen taxi-ähnliche Angebote gegebenenfalls zur Konkurrenzierung.

Zudem erschwert das vollständig fahrplanunabhängige Angebot die Bündelung von Fahrtwünschen, die bspw. beim AST möglich sind.

# 2 Genehmigungsrechtliche Grundlagen

Für den Betrieb und die Ausgestaltung bedarfsgesteuerter Verkehre sind die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) maßgeblich.

Auch mit dem seit 01.01.2013 geltenden novellierten Personenbeförderungsgesetz ist die genehmigungsrechtliche Situation für bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote vielschichtig. Mit der Änderung des §2 Abs. 6 PBefG wird die Genehmigung alternativer Bedienformen zwar erleichtert<sup>4</sup>, weiterhin gilt jedoch: die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen unterliegt dem Personenbeförderungsgesetz.

### 2.1 ALT - Genehmigung als Linienverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

Zu einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zählen Fahrten, die in einer absehbaren, zeitlichen Wiederholung angeboten werden und auf die sich Fahrgäste insofern einstellen können. Daran fehlt es bei Fahrten, die nur auf Bedarf durchgeführt werden. Zudem kann es beim ALT im Unterschied zum festen Linienverkehr zu einer Bedienung einzelner, zusätzlicher Bedarfshaltestellen kommen. Die zusätzlichen Haltestellen werden hierbei nur auf Wunsch der Fahrgäste angefahren. Diese Abweichung spricht jedoch nicht gegen die Regelmäßigkeit, da es beim Linienverkehr auf die Art der Bedienung der Zwischenhaltestellen nicht ankommt. Deshalb ist für die Genehmigung von ALT eine Kombination des §42 PBefG mit dem §2 Abs. 6 PBefG notwendig.

Eine Genehmigung nach §42 PBefG ist außerdem Voraussetzung für Zahlungen nach §45a PBefG (Ausgleichspflicht für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs) und §148 SGB IX (Erstattung der Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personennahverkehr).

Der Linienverkehr nach §42 PBefG unterliegt der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht und erleichtert die Zuordnung von ALT-Verkehren zu Linienbündeln.

Die Genehmigung von ALT obliegt den Genehmigungsbehörden.

### 2.2 AST - Genehmigung als Gelegenheitsverkehr

Strecken- und Fahrplanungebundenheit sowie Bedarfsabhängigkeit sind wesentliche Merkmale des Gelegenheitsverkehrs.

In Niedersachsen werden für AST in aller Regel Genehmigungen nach §49 PBefG (Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen) erteilt. Im Gegensatz zum Taxiverkehr besteht hierbei keine Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflicht.

Weitere Unterschiede zwischen Taxi und Mietwagen liegen darin, dass Taxen an behördlich zugelassenen Stellen bereitstehen dürfen während Mietwagen in aller Regel nur Beförderungen ausführen

---

<sup>4</sup> Die nur ausnahmsweise erteilte Genehmigung wurde gestrichen.

## Genehmigungsrechtliche Grundlagen

dürfen, die am Betriebssitz oder in der Wohnung angefordert werden. Außerdem werden Mietwagenleistungen im Gegensatz zu Taxileistungen (meist 7% MwSt.) mit 19% MwSt.<sup>5</sup> berechnet.

Die Genehmigung von AST nach §49 PBefG obliegt den unteren Verkehrsbehörden, also den kreisfreien Städten und Landkreisen und nicht den Genehmigungsbehörden.

---

<sup>5</sup> Stand 2014

### 3 Qualitätsanforderungen an bedarfsgesteuerte Verkehre im VBN

Mit den VBN-Qualitätskonzepten „Haltestellen“ und „Fahrzeuge“ sind viele Qualitätsanforderungen beschrieben, die selbstverständlich auch für bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote gelten. Teilweise wurden auch schon konkrete Anforderungen für diese Produkte formuliert. Im Folgenden werden bestehende und ergänzende Qualitätsanforderungen dargestellt.

#### 3.1 Verwendung von Produktlogos

Alle im VBN angebotenen bedarfsgesteuerten Verkehre werden unter dem Produktlogo VBN-AST bzw. VBN-ALT beworben. Dabei sollen vorhandene alte Logos schrittweise auf die neuen Logos umgestellt werden.



Abbildung 2: Produktlogo AST und ALT

Für die Verwendung auf Haltestellenschildern mit Linienverkehr (Abbildung 4 und Abbildung ) wird, da auf den Schildern das VBN-Logo in der Logozeile bereits vorhanden ist, eine reduzierte Form verwendet (Abbildung 3).



Abbildung 3: Produktlogo ALT und AST für Haltestellen mit Linienverkehr

## 3.2 Haltestellen

Für die Haltestellen im bedarfsgesteuerten Verkehr gelten die im VBN-Qualitätskonzept Haltestellen definierten Anforderungen.<sup>6</sup>

Beim ALT entsprechen die bedienten Haltestellen in aller Regel den üblichen Linienverkehrshaltestellen. Das ALT wird wie die übrigen Linien mit seiner Liniennummer und dem Ziel auf dem Schild dargestellt. Bei einem reinen ALT-Angebot kann der Zusatz „ALT“ aufgenommen werden (Abbildung ). In Ausnahmefällen beim ALT, vor allem aber beim AST, sind gesondert eingerichtete Haltestellen möglich bzw. nötig (Abbildung ).

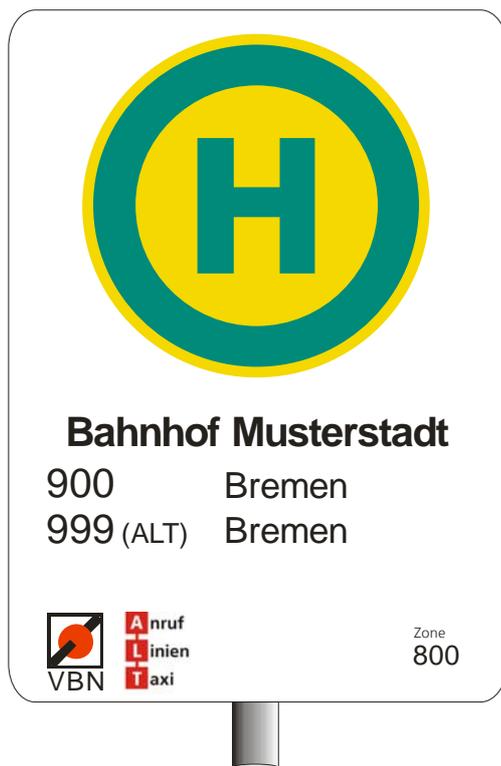


Abbildung 4: Haltestelle mit reiner ALT-Linie

<sup>6</sup> Vgl. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH und Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (Hrsg.): Haltestellen im VBN, Qualitätsanforderungen – Teil 1: Straßengebundener ÖPNV; 5. Auflage 2014, Bremen. Herunterzuladen unter: [www.vbn.de](http://www.vbn.de).

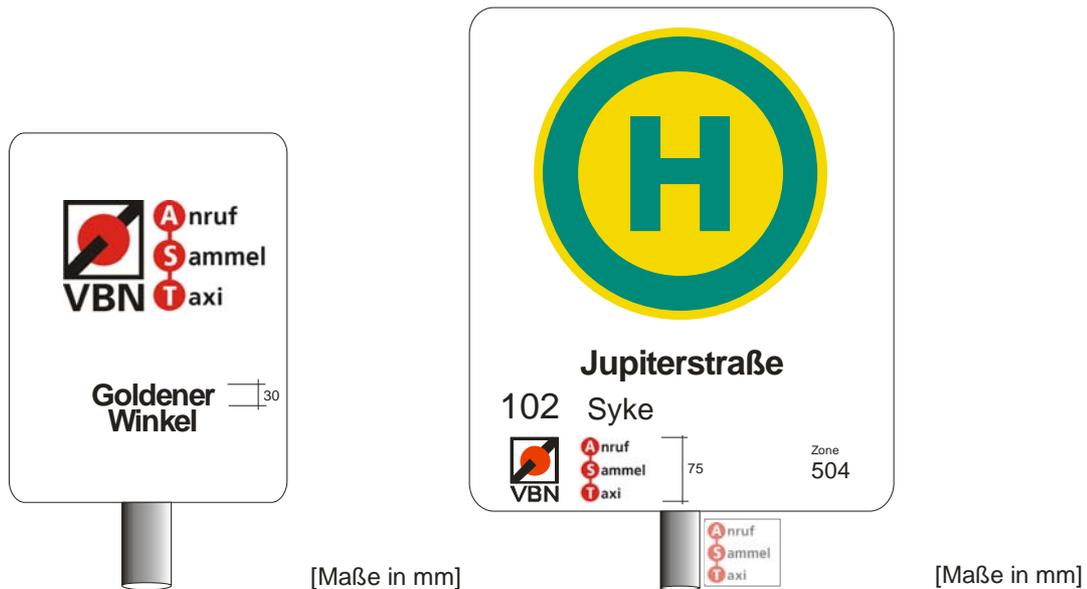


Abbildung 5: gesonderte Haltestelle für AST (links) bzw. Linienverkehrshaltestelle mit AST-Logo oder optional mit Zusatzschild (rechts)

Alle Haltestellen im VBN sind im Haltestelleninformationssystem (HIS) eingetragen. Die im HIS enthaltenen Haltestellendaten, nebst Koordinaten und Fotos, beschreiben den Ist-Zustand und bieten einen guten Überblick zu Ausstattung und Lage der Haltestellen. Alle zusätzlich eingerichteten Haltestellen, aber auch alle bestehenden Haltestellen die mit zusätzlichen Informationen zum bedarfsgesteuerten Verkehr ausgestattet werden, sollen bis zur Betriebsaufnahme des jeweiligen Verkehrsangebotes in das Kataster eingetragen sein.

---

*HIS steht in einer Online-Version ([www.zvbn-his.de](http://www.zvbn-his.de)) allen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen des VBN sowie der Landesnahverkehrsgesellschaft zur Verfügung*

---

### 3.2.1 Fahrplangestaltung ALT

ALT-Fahrten werden in Fahrplänen nach den Vorgaben des VBN-Qualitätskonzeptes Fahrgastinformation<sup>7</sup> wie regelmäßig stattfindende Fahrten dargestellt. Es wird jedoch deutlich sichtbar ein Telefonsymbol ergänzt, um auf die notwendige vorherige Anmeldung der Fahrt aufmerksam zu machen.

---

<sup>7</sup> Vgl. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH und Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (Hrsg.): Fahrgastinformation im VBN, Qualitätsanforderungen; Kap. 4.6; 1. Auflage 2014, Herunterzuladen unter: [www.vbn.de](http://www.vbn.de).



## 504 Hauptbahnhof - Fischereihafen - Bohmsiel

	Montags-freitags																	
	4		5				6				7		8		9-11		12	
	A	A	B	B	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		
Hauptbahnhof	24	57	19	25	47	51	02	14	25	32	44	55	06	15	36	06	36	09
Schillerstr.	25	58	20	26	48	52	03	15	26	33	45	56	07	16	37	07	37	10
Konr.-Adenauer-Platz	27	00	22	28	50	54	05	17	28	35	47	58	09	18	39	09	39	12
Georg-Seebeck-Str.	28	01	23	29	51	55	06	18	29	37	49	00	11	20	41	11	41	14
Schaufenster F'hafen	29	02	24	30	52	56	07	19	30	38	50	01	12	21	42	12	42	15
Am Schaufenster/Gera	30	03	25	31	53	57	08	20	31	39	51	02	13	22	43	13	43	16
Am Fischbahnhof	31	04	26	32	54	58	09	21	32	40	52	03	14	23	44	14	44	17
Lengstr.	31	04	26	32	54	58	09	21	32	40	52	03	14	23	44	14	44	17
Heringstr.	32	05	27	33	55	59	10	22	33	41	53	04	15	24	45	15	45	18
Am Baggerloch	32	05	27	33	55	59	10	22	33	41	53	04	15	24	45	15	45	18
Halle XVII	33	06	28	34	56	00	11	23	34	42	54	05	16	25	46	16	46	19
Frosta	33	06	28	34	56	00	11	23	34	42	54	05	16	25	46	16	46	19
Lofotenstr.	34	07	29	35	57	01	12	24	35	43	55	06	17	26	47	17	47	20
Spitzbergenstr.	34	07	29	35	57	01	12	24	35	43	55	06	17	26	47	17	47	20
Neufundlandstr.	35	08	30	36	58	02	13	25	36	44	56	07	18	27	48	18	48	21
Fladengrund	35	08	30	36	58	02	13	25	36	45	57	08	19	28	49	19	49	21
Am Luneort	36	09	31	37	59	03	14	26	37	46	58	09	20	29	50	20	50	22
Wulsdorf Mitte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bohnenbreden	37	10	32		04	27	38		59		21	30	51		21	51		24
Carsten-Bürger-Str.	38	11	33		05	28	39		00		22	31	52		22	52		25
Schiffshöfen		12	34		06		40				23	53		23	53			
Am Luneleich		13	35		07		41				24	54		24	54			
Hornbach		14	36		08		42				25	55		25	55			

A diese Fahrt beginnt in Leherheide als Linie 502  
 C diese Fahrt beginnt in Debstedt als Linie 505

B diese Fahrt beginnt in Lehe als Linie 505  
 ☎ Anruf-Liniertaxi, tel. Anmeldung bis spätestens 45 Minuten vor Abfahrt unter der Tel.-Nr. 0471/3003 777 erforderlich

Abbildung 6: Fahrplintabelle mit ausgewiesenen ALT-Fahrten

### 3.2.2 Fahrplangestaltung AST

AST-Fahrten verkehren binnen festgelegter Zeitkorridore. Insofern werden an Haltestellen mit AST-Fahrtenangebot die notwendigen Informationen zur Nutzung der Fahrt bereitgestellt.

Dazu zählt der Hinweis auf die Telefonnummer der Buchungszentrale, die Darstellung der zeitlichen Bedienungskorridore nach Wochentagen (bspw. zwischen Mo-Fr zwischen 06:30 und 20:30, Sa. zwischen 06:30 und 17:30, So. zwischen 09:00 und 17:00 Uhr), ein Hinweis zu den Kosten der Fahrt sowie eine Übersicht der mit dem AST von der jeweiligen Haltestelle erreichbaren Ziele und Anschlusslinien.

Die zusammenfassende Darstellung der Leistung, bspw. über den auszugsweisen Aushang der erforderlichen Faltbroschüre (s. Abb. 9, Kapitel 3.7.1) an der Haltestelle, ist möglich.

### 3.3 Fahrzeugaußeninformationen

Um bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote als öffentlich nutzbare Angebote hervorzuheben, müssen die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge auch äußerlich als öffentlich nutzbares Verkehrsmittel erkennbar sein.

*Die Fahrzeuge müssen eindeutig als VBN-ALT bzw. VBN-AST erkennbar sein*

Während der Einsatzfahrten müssen die Fahrzeuge mit dem VBN-Logo gekennzeichnet sein. Zudem muss bei allen Fahrzeugen während der Einsatzfahrten ein Schild gut sichtbar in der Frontscheibe angebracht werden auf dem das Produktlogo, die Liniennummer und das Fahrtziel angezeigt wird. Eine zusätzliche, einfach zu handhabende und gut sichtbare Dachkennzeichnung ist wünschenswert. Diese ist auch aus größerer Entfernung gut sichtbar.

Etwaige Taxibeschilderungen müssen abgedeckt werden. Bestehende Dachkennzeichnungen können bspw. mit einer entsprechenden Kappe überzogen werden.



Abbildung 7: Beispiel für eine Dachkennzeichnung

Insbesondere Fahrzeuge, die regelmäßig und dauerhaft zum Einsatz kommen, sollen dem VBN-Design möglichst weitgehend entsprechen. Auffälligstes Merkmal der Zugehörigkeit zum VBN ist der farbige Fahrzeugkopf in Verkehrsgelb, -rot, -blau oder -grün. Dieser kann per Folie oder Lackierung hergestellt werden.

Zwar ist nach §26 BOKraft bundesweit der Farbton ‚Hell-Elfenbein‘ (RAL 1015) vorgeschrieben, jedoch macht das Bundesland Niedersachsen (neben anderen Bundesländern) von den im §43 BOKraft eingeräumten landesspezifischen Ausnahmegenehmigungen gebrauch. Demnach sind in Niedersachsen für Taxen und Mietwagen auch andere Farbgebungen bis hin zur Ganzwagenwerbung möglich.

An gelegentlich für den bedarfsorientierten Verkehr zum Einsatz kommenden Fahrzeugen, kann das VBN-Logo durch einfach zu handhabende Magnetfolien angebracht werden.

Sofern die eingesetzten Fahrzeuge technisch dafür ausgelegt sind, müssen die Fahrzeuge mit den Piktogrammen Rollstuhl und Kinderwagen ausgestattet sein.<sup>8</sup>

### 3.4 Fahrzeuginneninformationen

Alle im bedarfsgesteuerten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge sollten zur Fahrgastinformation Printmedien vorhalten, die über das Angebot informieren. Neben Informationen zu Buchungsmöglichkeiten, Fahrzeiten und bedienten Strecken bzw. Gebieten sollen auch Tarifinformationen bereitgestellt werden.

Bei bedarfsgesteuerten Verkehren mit Kleinbussen sollen den Fahrgästen an geeigneter Stelle Informationen in Infodispensern zur Verfügung gestellt werden. In den Fahrzeugen sollen die Fahrpläne sowie die Fahrpläne eventueller Anschlusslinien (Bus, Zug) ausliegen. Bei Linien auf denen die VBN-Kundengarantien gelten, sollen zusätzlich Kundengarantieflyer ausgelegt werden, die die Dialogkarte für den Kunden beinhalten.

Bei bedarfsgesteuerten Verkehren mit Pkw kann aufgrund der Platzsituation hiervon abgewichen werden. Wenn das Auslegen im Fahrzeug nicht möglich ist, sollen die Fahrerinnen und Fahrer die Kunden auf die o. g. Informationen hinweisen.

---

<sup>8</sup> Vgl. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH und Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (Hrsg.): Fahrzeuge im VBN, Qualitätsanforderungen – Teil 1: Straßengebundener ÖPNV; 4. Auflage 2011, S. 16 f., Bremen. Herunterzuladen unter: [www.vbn.de](http://www.vbn.de).

Für Echtzeitinformationen der Fahrgäste, bspw. zur Anschlussicherung, sollte in den Fahrzeugen ein Smartphone zur Verfügung stehen. Dieses muss den Zugriff auf die VBN-Fahrplan-App sicherstellen können.

### 3.5 Barrierefreiheit Fahrzeug

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge<sup>9</sup> müssen möglichst weitgehend barrierefrei nutzbar sein. Dies betrifft den Zugang ins bzw. aus dem Fahrzeug, die Sitz- und Sicherungsgelegenheiten sowie gegebenenfalls die Erreichbarkeit von Kommunikationseinrichtungen innerhalb des Fahrzeugs. Zu unterscheiden sind Pkw und Kleinbusse.

#### 3.5.1 Pkw mit bis zu 4 Fahrgastsitzplätzen

Häufig wird hinsichtlich des Fahrgastaufkommens der Einsatz von 5-Sitzer-Fahrzeugen ausreichend sein. Hier sind Attribute einer barrierefreien Fahrzeugbeschaffenheit allein schon aufgrund der geringen Fahrzeuggröße schwer umzusetzen. Sicherzustellen ist jedoch, dass mobilitätseingeschränkten Personen, sofern diese ausreichend selbstständig dazu in der Lage sind, Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg gewährleistet werden kann und dass normal dimensionierte, klappbare Rollstühle im Kofferraum befördert werden.

Vorzugsweise sind jedoch Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen, die mit geringem Aufwand die Beförderung von Rollstühlen ermöglichen und die mit entsprechenden Sicherungssystemen ausgestattet sind.



Abbildung 8: Beispiel für einen behindertentransportfähigen Pkw<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Zulassung nach EG-Fahrzeugklasse M1: Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

<sup>10</sup> Quelle URL: <http://www.ultimativ-cars.com>. Fahrzeug wird als 5- oder 8-Sitzer ausgeliefert.

### 3.5.2 Kleinbusse mit bis zu 8 Fahrgastsitzplätzen

Für den vorzugsweisen Einsatz behindertengerechter Kleinbusse sind die im Bereich der VBN-BürgerBusse über die Jahre zusammengetragenen Fahrzeuganforderungen zu empfehlen. Diese betreffen insbesondere:

- Niedrige Einstiegshöhe von ca. 28 cm von der Straße gerechnet
- Teil- bzw. Vollniederfluriger Ausbau des Fahrgastinnenraums
- Mind. zwei aus dem Niederflurbereich stufenlos erreichbare Sitzplätze mit einer max. Sitzhöhe von 55 cm
- Durchgängige Stehhöhe im Fahrgastraum ist empfehlenswert
- Fahrzeuggebundene mechanische Klapprampe
- Breite, mögl. doppelflügelige Tür mit Haltestangen als Ein-/Ausstiegshilfe
- Ausreichend Platz für Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen usw. inkl. Fläche zum Rangieren im Bus
- Sicherungseinrichtungen für Rollstühle während der Fahrt
- Ausreichende Anzahl von Griffen als Hilfe zum Aufstehen und Festhalten

### 3.6 Fahrzeuginnenausstattung

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen gemäß StVZO und BOKraft ausgestattet sein.

Gemäß §21 Abs. 1a StVO müssen für die Beförderung von Kindern unter 12 Jahren die folgenden zwei amtlich genehmigten Rückhalteeinrichtungen (Klassen 0 bis III) für Kinder ab 9 kg vorgehalten werden:

- eine Rückhalteeinrichtung für die Gewichtsklasse 9 bis 18 kg (Klasse I) sowie
- eine für die Gewichtsklasse 15 bis 25 kg (Klasse II)

Sofern eine regelmäßige Beförderung von Kindern gegeben ist, entfällt die Beschränkung auf nur zwei Rückhalteeinrichtungen.

---

*Für alle Fahrgäste, gleich welchen Alters, gilt die Anschnallpflicht. Auf allen Sitzplätzen müssen Gurtvorrichtungen vorhanden sein*

---

Eine Beförderung von Kindern im Kinderwagen in Fahrzeugen mit Pkw-Zulassung ist nicht erlaubt. Die Beförderung von Babys ist nur in einem Babysafe (Klasse 0, bis 10 Kg) erlaubt. Dieser muss nicht im Fahrzeug vorgehalten werden.

### 3.7 Fahrgastinformationen

#### 3.7.1 Faltbroschüre und Printmedien

Zur Information über das Angebot sollte eine Faltbroschüre erstellt werden. Diese kann bspw. als Hauswurfungs oder als Beilage in Printmedien weite Teile der Bevölkerung auf das neue Angebot aufmerksam machen und umfassend informieren.



Abbildung 9: AST-Broschüre Samtgemeinde Kirchorf

Auch in Fall- oder Taschenfahrplänen bzw. in den Liniennetzplänen der Landkreise kann auf das Angebot hingewiesen werden.

Sofern keine detaillierteren Fahrplaninformationen vorliegen, können Teile der Broschüre anstelle eines Fahrplanes auch zur Information an den Haltestellen verwendet werden.

#### 3.7.2 Informationen in der elektronischen VBN-Fahrplanauskunft und im Internet

Ein wesentliches Element im Bereich der Fahrgastinformation ist die elektronische VBN-Fahrplanauskunft und die VBN-App. Dementsprechend sind auch die bedarfsgesteuerten Angebote in die elektronische Fahrgastinformation so weit möglich zu integrieren. Alle fahrplanbasierten bedarfsgesteuerten Verkehre sind bereits in die VBN-Fahrplanauskunft integriert.

Auf der Internetseite des VBN wird zusätzlich über das AST-Angebot informiert. Bereitgestellt werden dort mindestens die Informationen, die auch in der Broschüre erscheinen, also bspw. Tarif- und Liniennübersicht. Das Internet bietet aber darüber hinaus auch die Möglichkeit bspw. auf einer Karte die Lage von Haltestellen zu zeigen.

Auch auf den Internetpräsenzen der jeweiligen Gemeinden soll das Angebot beworben werden.

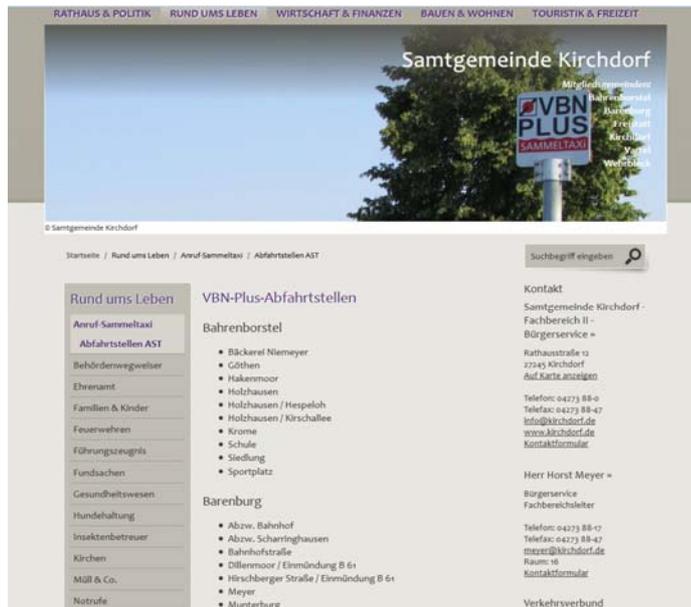


Abbildung 10: Internetpräsenz der Samtgemeinde Kirchdorf<sup>11</sup>

## 3.8 Tarif

### 3.8.1 Tarif für ALT

Anruflinientaxi verkehren im Grundsatz zum regulären VBN-Tarif, sofern sie den linienüblichen Fahrweg bedienen und keine zusätzlichen Angebote bieten.

Bei ALT, die bspw. Haltestellen abseits des Linienwegs bedienen, Wunschhalte zwischen Haltestellen ermöglichen oder auch einen vollständig bedarfsgesteuerten Fahrplan anbieten, kann ein einheitlicher Zuschlag zum VBN-Fahrpreis erhoben werden.

### 3.8.2 Tarif für AST

Für das VBN-AST Anrufsammeltaxi wird ein gesonderter Fahrpreis erhoben, der sich u.a. mit dem komfortablen Angebot der Haltestelle-Haustür-Bedienung begründet.

Die AST-Tarife können durch die Kommunen selbst festgelegt werden, was in der Vergangenheit zu teilweise sehr unterschiedlichen Fahrpreisregelungen geführt hat.

Gemeinsames Ziel von VBN und ZVBN ist es, für die AST-Verkehre im VBN-Gebiet möglichst einheitliche tarifliche Regelungen zu erarbeiten, um damit die Zugänglichkeit zu dieser Verkehrsform weiter zu vereinfachen. Damit sind auch inhaltliche Vereinheitlichungen gemeint wie bspw. Vergünstigungen für bestimmte Fahrgastgruppen wie Zeitfahrkartenbesitzer, Schwerbehinderte und Kinder.

<sup>11</sup> Quelle URL: <http://www.kirchdorf.de>

### 3.9 Vertrieb

In ALT- wie AST-Fahrzeugen sind in der Regel Fahrscheindrucker vorzuhalten. Ist der technische und finanzielle Aufwand, Fahrscheindrucker vorzuhalten gegebenenfalls zu groß, ist es auch möglich Tickets vom Block zu verkaufen.

### 4 Buchungsmöglichkeiten

In den derzeit im VBN betriebenen bedarfsgesteuerten Verkehrsangeboten ist bislang lediglich die telefonische Buchung des Fahrtwunsches über die für die einzelnen Angebote geschalteten Telefonnummern möglich. Auch die Vorlaufzeiten für eine telefonische Buchung variieren derzeit zwischen den einzelnen Angeboten. Anzustreben ist eine telefonische Vorlaufzeit in ländlichen Räumen von max. 60 Min. und in städtischen Räumen von max. 30 Min.

VBN und ZVBN werden prüfen, welche Möglichkeiten bestehen bzw. welche Voraussetzungen künftig geschaffen werden müssten, um hier weitgehende Vereinheitlichungen der Telefonnummern (bspw. die VBN-einheitliche Telefonnummer 0421 – 59 60 59) und der Vorlaufzeiten zu erreichen, um damit ebenfalls die Zugänglichkeit zu diesen Angeboten weiter zu vereinfachen.

Ebenfalls zu prüfen ist, welche Möglichkeiten bestehen, Fahrtwünsche direkt aus der elektronischen VBN-Fahrplanauskunft im Internet sowie über die VBN-App zu buchen.

# 5 Disposition bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote

Um allen Beteiligten optimale Nutzungsmöglichkeiten und einfachste Anwendbarkeit gewährleisten zu können, ist der Einsatz einer personenbesetzten Dispositionszentrale, die sich auf eine weitgehend automatisierte Dispositionssoftware stützt, notwendig.

Wesentlich für die Disposition ist die Möglichkeit, das eingesetzte Fahrzeug, insbesondere im AST-Betrieb, über GPS orten zu können. Alle Fahrzeuge müssen die entsprechenden technischen Voraussetzungen vorhalten.

## 5.1 EDV-gestützte Disposition

Da davon auszugehen ist, dass die Einrichtung bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote künftig zunehmen wird, steigt auch der Koordinationsaufwand auf Seiten der Anbieter. Um hier einen hohen Qualitätsstandard sowie eine optimale Routendisposition bei möglichst geringem personellem Aufwand sicherzustellen, wird von VBN und ZVBN geprüft werden, ob der Einsatz einer speziellen Dispositionssoftware sinnvoll ist. Diese Software soll die professionelle Integration bedarfsgesteuerter Verkehre in das VBN-Informations- und Verkehrsangebot unterstützen. Alternativ sind externe Dienstleister, die bereits in anderen Regionen für bedarfsgesteuerte Verkehre im Einsatz sind, zu prüfen.

Durch den Einsatz einer Dispositionssoftware lässt sich der Bearbeitungsaufwand insgesamt verringern. Neben einer verlässlichen Abwicklung der Buchung ermöglicht die EDV-Unterstützung die Optimierung von Fahrtrouten und damit bspw. auch eine etwaige Anschlusssicherung. Eine automatisierte Abrechnung sowie automatische statistische Auswertungen zählen zu den weiteren Vorteilen. Auch die Disposition von Leistungen des freigestellten Schülerverkehrs ist perspektivisch über eine solche Software zu bewerkstelligen.

Zudem bietet eine EDV-gestützte Disposition bspw. Hinweise zu Nutzungshäufigkeiten von Haltestellen, zur Länge von Zugangswegen zwischen Haustür und Haltestelle oder zu nachgefragten Verknüpfungspunkten.

# 6 Förderung

Für die Einrichtung und den Betrieb bedarfsgesteuerter Angebote bestehen die in der Förderrichtlinie des ZVBN dargelegten Fördermöglichkeiten.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Die Förderrichtlinie des ZVBN für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen ist unter [www.zvbn.de/bibliothek](http://www.zvbn.de/bibliothek) herunterzuladen.



## Vertragliche Grundlagen

ALT-Leistungen werden im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen vertraglich geregelt.

Für die Durchführung und Steuerung von AST-Leistungen wird die Anwendung von Standardverträgen empfohlen.<sup>13</sup>

Dieser zwischen der Kommune und dem Leistungsanbieter abzuschließende Vertrag regelt bspw. die Übernahme von Kosten und trifft Aussagen zum Tarif, zum Leistungsumfang und zur betrieblichen Durchführung.

## Analyse von Angebot und Nachfrage

Um eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vornehmen zu können, wird im Vertrag auch die kontinuierliche, monatlich vom Verkehrsunternehmen zu meldende Erfassung folgender Kennziffern vereinbart (sofern es noch keine EDV-Unterstützung gibt, die diese Daten automatisch generiert):

- Nutzungsgrad (Verhältnis zwischen angebotener und tatsächlich abgerufener Fahrten)
- Leistungsquote (Verhältnis zwischen angebotenen und tatsächlich zurückgelegten km-Leistungen)
- Fahrgäste gesamt
- Besetzungsgrad je Fahrt
- Summe Unternehmervergütung/Linie
- Summe Einnahmen/Linie

Die Erfassung und Übermittlung dieser Kennziffern ist durchgängig sicherzustellen, sofern diese nicht durch eine EDV-gestützte Disposition automatisch gewährleistet wird.

Aus den Kennziffern ist auch ableitbar, ob einzelne Angebote auf Teilrelationen oder zu bestimmten Zeiten in regulären Linienverkehr zurückzuführen sind.

---

<sup>13</sup> Eine Vertragsvorlage wird erarbeitet und auf der Internetpräsenz des ZVBN unter [www.zvbn.de](http://www.zvbn.de) herunterzuladen oder bei den Geschäftsstellen des ZVBN und der VBN GmbH abzufordern sein.

# Projektskizze zur Einrichtung eines AST

## Beratungsphase

Im Rahmen eines ersten Sondierungsgespräches stehen folgende Fragen im Vordergrund: Welche Notwendigkeiten, Zielgruppen und Zielräume gibt es? Ist die Einrichtung eines AST angemessen? Können bestehende Linien angepasst/ergänzt werden? Und wie steht es um die grundsätzliche Finanzierungsbereitschaft und –möglichkeiten der Akteure?

Gegebenenfalls wird das Angebot in entsprechenden Gremien grob skizziert dargestellt.

## Konzeptionsphase

Eine auf die Ergebnisse der Vorgespräche erstellte Planung gibt Aufschluss über das konkret mögliche Angebot und die dahinterliegenden Leistungsmengen und Erfordernisse. Anschließend kann auf Basis verschiedener Annahmen hinsichtlich der Häufigkeit der Inanspruchnahme des Fahrtenangebotes, der Fahrtlänge und der vermuteten Einnahmen eine grobe Kostenkalkulation erfolgen.

Mit den ermittelten Kenntnissen können anschließend Gespräche mit infrage kommenden Anbietern der Leistung geführt werden.

## Umsetzungsphase

Es folgt die Auswahl eines geeigneten Taxi-, Mietwagen- oder Verkehrsunternehmens. Dies kann über eine Preisabfrage, aber auch anhand von Fragestellungen wie Sicherstellung der Beförderungsleistung oder der Buchungs- und Abrechnungsmodalitäten erfolgen.

Schließlich gilt es noch betriebliche Dinge, wie z.B. eventuell neu aufzustellende Haltestellenmasten, einzusetzende Fahrzeuge oder begleitende Marketingmaßnahmen zu klären.

Nachdem der Landkreis den Antrag auf gewerbliche Personenbeförderung für Anruf-Sammeltaxi-Verkehre bewilligt hat, kann der Betrieb starten.

## Anpassungsphase

Da sich die vorherigen Planungen stark auf Annahmen stützen, müssen Angebot und Nachfrage im laufenden Betrieb geprüft werden. Günstigstenfalls erfolgt dies auf vorher festgelegter Kriterien.

Fragen hierbei wären bspw.: In welchem Umfang wird das Angebot nachgefragt? Werden Anschlüsse an weiterführende Linien sichergestellt? Passen die Betriebszeiten? Gibt es weitere Verbesserungswünsche seitens der Fahrgäste? Passen die vorab ermittelten Kosten zur Realität?

Im Zweifel sollte das Angebot entsprechend der ermittelten Ansprüche angepasst werden.

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Betriebsformen im ÖPNV .....	4
Abbildung 2: Produktlogo AST und ALT .....	9
Abbildung 3: Produktlogo ALT und AST für Haltestellen mit Linienverkehr.....	9
Abbildung 4: Haltestelle mit reiner ALT-Linie.....	10
Abbildung 5: gesonderte Haltestelle für AST (links) bzw. Linienverkehrshaltestelle mit AST-Logo oder optional mit Zusatzschild (rechts) .....	11
Abbildung 6: Fahrplantabelle mit ausgewiesenen ALT-Fahrten .....	12
Abbildung 7: Beispiel für eine Dachkennzeichnung .....	13
Abbildung 8: Beispiel für einen behindertentransportfähigen Pkw .....	14
Abbildung 9: AST-Broschüre Samtgemeinde Kirchdorf .....	16
Abbildung 10: Internetpräsenz der Samtgemeinde Kirchdorf.....	17

## Abkürzungsverzeichnis

---

### A

ALT – Anruflinientaxi

AST – Anrufsammeltaxi

---

### B

BOKraft – Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

---

### E

EDV – Elektronische Datenverarbeitung

---

### F

FeV – Fahrerlaubnis-Verordnung

---

### H

HIS – Haltestelleninformationssystem

---

### M

Mwst. – Mehrwertsteuer

---

### O

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

---

### P

PBefG – Personenbeförderungsgesetz

Pkw – Personenkraftwagen

---

### S

SGB – Sozialgesetzbuch

StVO – Straßenverkehrsordnung

StVZO – Straßenverkehrszulassungsordnung

---

### V

VBN-App – Applikation, VBN-Fahrplanauskunft für mobile Endgeräte

---