LANDESAMT FÜR UMWELT,
LANDWIRTSCHAFT
UND GEOLOGIE

Freistaat
SACHSEN

Abteilung 2, Ref. 23

August-Böckstiegel-Str. 1, 01326 Dresden

Internet: http://www.smul.sachsen.de/lfulg

Bearbeiter: Claudia Franz (Praktikantin)

E-Mail: Angela.Kunz@smul.sachsen.de

Tel.: 0351 2612-2300; Fax: 0351 2612-2399

Redaktionsschluss: 11.06.2010

Flexible Bedienungsformen

Alternative Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs in Sachsen

Inhaltsverzeichnis

1 Ziel ... 3

2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Leistungen ... 3

3 Individualisierte ÖPNV-Angebote ... 4

3.1 Differenzierte ÖPNV-Bedienung ... 4
3.2 Alternative Bedienungsformen ... 5
3.3 Servicestationen als Modul zur Verbindung von Angebot und Nachfrage ... 7

4 Rechtsrahmen ... 7

4.1 Empfehlung für eine Genehmigung auf der Grundlage des PBefG ... 7
4.2 Genehmigungspraxis in Sachsen ... 9

5 Wirtschaftlichkeit / Finanzierung ... 10

5.1 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ... 11
5.2 Finanzierung alternativer Bedienungsformen ... 12

6 Übersicht alternative Bedienungsangebote in Sachsen ... 14

6.1 Bedienungsformen ... 15
6.2 Hauptakteure ... 15
6.3 Umsetzung ... 15
6.4 Finanzierung ... 16

7 Gute Beispiele ... 17

8 Zusammenfassung / Schlussfolgerungen ... 17

9 Anhang ... 18

9.1 Übersicht "Flexible Bedienungsformen - Alternative Angebote des ÖPNV in Sachsen" ... 18
9.2 Karte „Flexible Bedienungsformen - Alternative Angebote des ÖPNV in Sachsen“ ... 25
9.3 Adressenliste der Betreiber alternativer Angebote ... 26

Titelbild: Das Titelbild zeigt eine ehrenamtliche Fahrerin des Bürgerbusvereins Lommatzscher Pflege e.V.

1 Ziel

Ziel dieser Veröffentlichung ist es, Alternativen zum öffentlichen Personennahverkehr aufzuzeigen. Die herkömmlichen ÖPNV-Leistungen im ländlichen Raum beschränken sich meist auf den konventionellen Linienverkehr. Davon ausgehend werden mögliche alternative Bedienungsformen vorgestellt und deren rechtliche, wirtschaftliche und finanzielle Aspekte betrachtet. Es folgt eine zusammenfassende Auswertung. Im Anhang werden alternative Angebote des ÖPNV in Sachsen in einer Übersicht und anhand einer Karte dargestellt. Eine Adressenliste der Betreiber alternativer Angebote schließt die Übersicht ab.[1]

2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Leistungen

Die Struktur, der Umfang und die Entwicklung von Mobilität sind eng mit demografischen Merkmalen verbunden: Die Bevölkerungsentwicklung spiegelt sich in der Zu- oder Abnahme des Verkehrsaufkommens, der Verkehrsmittelwahl, der Routenwahl sowie der Zielwahl der Menschen wider und erfordert eine Anpassung der Verkehrsangebote.[2] Gerade im ländlichen Raum gilt es zu untersuchen, welche Möglichkeiten den Menschen zur Erledigung ihrer Wege, z. B. zur Arbeit, zum Einkaufen, in die Schule, zur Freizeitgestaltung oder zum Arzt geboten werden und wo Handlungsbedarf besteht.

Der demografische Wandel tritt in Deutschland zeitversetzt und mit unterschiedlicher Intensität auf. In Sachsen ist ein deutlicher Bevölkerungsrückgang, eine Änderung der Altersstruktur (Altersverteilung der Bevölkerung) sowie eine ungleiche räumliche Verteilung der Bevölkerung als Entwicklungstendenz zu verzeichnen. Bis 2020 werden ein Rückgang der Bevölkerungsdichte [Einwohner pro km²] von mehr als 10 % und eine Abnahme der Siedlungsdichte [Einwohner pro Siedlungs- und Verkehrsfläche] um 20 – 25 % erwartet. Des Weiteren trifft der demografische Wandel nicht alle Regionen und Gemeinden gleichermaßen. Eine sehr starke Schrumpfung mit Bevölkerungsverlusten von durchschnittlich mehr als 1 % pro Jahr werden für Teile Ostsachsens (entlang der Lausitzer Neiße) und für Südwestsachsen prognostiziert. [3] Diese Entwicklung stellt, besonders in den ländlichen Regionen Sachsens, eine Herausforderung dar, dem wichtigen Ziel der öffentlichen Daseinsvorsorge gerecht zu werden.

Die Bevölkerungsabnahme, -alterung und -verteilung, das derzeitige Mobilitätsverhalten hin zu mehr Individualverkehr (Pkw- und Motorradnutzung) sowie die Verknappung öffentlicher Zuschüsse führen gerade im ländlichen Raum zur Verringerung des klassischen ÖPNV - Angebotes.[4] Dies äußert sich in verkürzten Betriebszeiten, ausgedünnten Fahrplänen

---

[1] Dieser Text entstand unter Mitwirkung von Dr. Angela Kunz, Dorit Müller und Dr. Ulrike Schumacher, Abt. 2, Ref. 23 des LfULG.
[2] LOUEN [2005] Auszug aus dem Forschungs-Informations-System des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Demografische Entwicklung – Folgen für die Verkehrsangebote
[3] https://publikationen.sachsen.de/bdb/download.do?id=1391
[4] http://www.mobikult.de/downloads/Abschlussbericht_mobikult_2007.pdf

und/oder einer eingeschränkten räumlichen Erschließung. Die reduzierten Angebote erzeugen nur ein geringes Fahrgastaufkommen und führen letztlich zu schlecht ausgelasteten Bussen bei gleichzeitig hohem Anteil an Pkws und Motorrädern bei der Verkehrsmittelwahl.[5] Der Teufelskreis aus weiter reduzierten Angeboten mit noch weniger Attraktivität führt zum Schluss dahin, dass die Angebote nur noch von den sogenannten „Zwangsmobilen“ („captive rider“) genutzt werden.[6] Ein solch unattraktiver ÖPNV schmälert die Lebensqualität derjenigen, die kein Fahrzeug besitzen und keine sonstigen Fahrleistungen im näheren Umfeld (Familie, Freunde, Nachbarschaft) in Anspruch nehmen können.

In den folgenden Kapiteln werden Lösungsansätze aufgezeigt, wie die Mobilität für die Bewohner in den ländlichen Regionen gesichert und gesteigert werden kann.

3 Individualisierte ÖPNV-Angebote

Wie kann der Unterversorgung mit ÖPNV-Angeboten in Schrumpfungsregionen begegnet werden? Innovative Projekte, z. B. neue Organisationsformen des öffentlichen Verkehrs und bürgerschaftliches Engagement können Mobilitätsangebote schaffen, die den Bedürfnissen der Bürger in der/den Gemeinde/n entsprechen.

Wenn sich parallel zum herkömmlichen Linienverkehr neue, flexiblere, auf die Wünsche der Nutzer abgestimmte Bedienungsformen herausbilden, wird das als differenzierte ÖPNV-Bedienung bezeichnet.

3.1 Differenzierte ÖPNV-Bedienung

Der konventionelle Linienbetrieb ist an Linienweg, Haltestellen und Fahrplan gebunden. Unter einer differenzierten ÖPNV-Bedienung werden auch alternative Bedienungsformen, die hinsichtlich ihrer räumlichen und zeitlichen Bindung freier sind, verstanden. Alternative Bedienungsformen sind individualisiert, d. h. der ÖPNV orientiert sich an den Bedürfnissen der Nutzer. Ausgehend vom herkömmlichen Linienverkehr bilden sich alternative Betriebsformen (auch als alternative Bedienungsformen bezeichnet) heraus, die die öffentlichen Verkehrsangebote an die Bedingungen in ländlichen Regionen anpassen (Abb. 1).

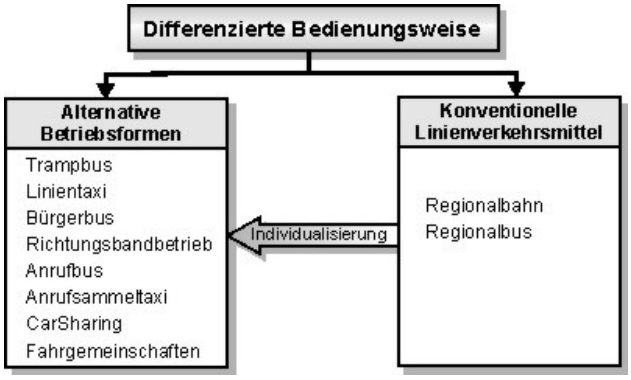


Abbildung 1: Differenzierte ÖPNV-Bedienung

[5] SCHULZ [2003] Nur plafondieren, reduzieren, streichen? In: Städte- und Gemeinderat 57. Jahrgang Ausgabe: 06/2003
[6] http://www.imago-mobil.de/Broschuere/083_098_Dalkmann_Oetting_18_10_imp.pdf

Diese alternativen Bedienungsformen ermöglichen es also, auf individuelle raum- und siedlungsstrukturelle sowie nachfrageseitige Anforderungen eines Bedienungsgebietes flexibel reagieren zu können.[7]

3.2 Alternative Bedienungsformen

Alternative Bedienungsformen können einen Teil des Mobilitätsbedarfes decken. Durch die verschiedenen Formen sind sie geeignet, sich an die Anforderungen der Regionen und der eventuell geringeren Nachfrage nach Fahrtwünschen mit kleineren Fahrzeugen anzupassen. In der Regel werden die Fahrtwünsche der Kunden in einer Dispositionszentrale telefonisch gesammelt und daraufhin die Fahrtstrecken mittels Softwareeinsatz geplant und an die Fahrzeuge übermittelt.[8]

3.2.1 Typisierung alternativer Bedienungsformen

Alternative Bedienungsangebote existieren in verschiedenen Formen. Für diese Angebote hat sich in der Praxis allerdings noch keine einheitliche Namensgebung durchgesetzt. So kommt es durchaus vor, dass die jeweilige Bezeichnung und die Betriebsform nicht identisch sind. Die folgende Übersicht zeigt eine, im Projekt AMABILE AP1, vorgeschlagene einheitliche Nomenklatur, die die Betriebsformen anhand der [1] Bedienungsform, dem [2] Zu- und Abgang, der [3] Fahrplanbindung und der [4] Anmeldung charakterisiert.[9]

L-Bus im **Bedarfslinienbetrieb**	1	Linienbetrieb
	2	Haltestelle → Haltestelle
	3	Fahrplangebunden
	4	Bedarfsabhängig
R-Bus im **Richtungsbandbetrieb**	1	Richtungsbandbetrieb
	2	Haltestelle → Haltestelle (Haustür)
	3	Fahrplangebunden
	4	teilweise bedarfsabhängig
R-AST im **Richtungsbandbetrieb**	1	Richtungsband
	2	Haltestelle → Haustür
	3	Fahrplangebunden
	4	Bedarfsabhängig

[7] EIKENBERG; KRICHEL [2002] Auszug aus dem Forschungs-Informations-System des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mit der „Individualisierung des ÖV“ die Mobilität im ländlichen Raum sichern
[8] http://www.imago-mobil.de/Broschuere/083_098_Dalkmann_Oetting_18_10_imp.pdf
[9] http://www.amabile.ptv.de/cgi-bin/download.pl?in=chkd&tms=747387&pdid=ap1

F-Bus im **Flächenbetrieb**	1	Flächenbetrieb
	2	Haustür → Haustür
	3	Fahrplanungebunden
	4	Bedarfsabhängig

Abbildung 2: Systematisierung alternativer Bedienungsformen (im Projekt AMABILE AP 1)

Beim **Bedarfslinienbetrieb** sind Fahrstrecke und Fahrplan fest. Im Unterschied zum Linienverkehr ist für die Durchführung einer Fahrt eine Anmeldung unter Angabe der Bedarfshaltestellen für Ein- und Ausstieg erforderlich. Dies kann bedeuten, dass eine Fahrt nur zum Teil oder überhaupt nicht durchgeführt wird.[10]

Der **Richtungsbandbetrieb** ist durch feste Haltestellen bestimmt, die auf Grund hoher Nachfrage ständig bedient werden. Die dazwischen liegenden Haltestellen werden nur bei Bedarf und nach vorheriger Anmeldung angefahren.[11] Auch bei dieser Form erfolgt die Bedienung nach einem Fahrplan. Allerdings ergibt sich der exakte Fahrtverlauf erst aus den Fahrtwunschanmeldungen. Der Verlauf einer Fahrt ist immer richtungsgebunden. Der Ausstieg erfolgt entweder an der Haltestelle oder vor der Haustür.[12]

Der **Flächenbetrieb** ist gekennzeichnet durch ausschließlich bedarfsorientierte Haltepunkte. Das können sowohl Haltestellen als auch Haustüren sein.[13] Somit bilden alle Haltepunkte innerhalb eines Bedienungsgebietes eine Einheit, in der die Reihenfolge der Bedienung zufällig ist und sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche ergibt.[14]

3.2.2 Sonderformen

Neben den in Abbildung 2 aufgeführten alternativen Bedienungsformen gibt es noch Sonderformen flexibler Bedienungsangebote, die aufgrund ihrer spezifischen Anforderungen und Zielsetzungen eingeführt wurden. Dazu gehören:[15]

<u>Bürgerbusse</u> ⇨ verkehren in der Regel auf Linien mit ehrenamtlichen Fahrern

<u>Diskobusse</u> ⇨ unregelmäßige Betriebstage, begrenzte Fahrtenzahl, Beschränkung auf die Nachtstunden, Bedienung großer Flächen

<u>Nachtbusse</u> ⇨ beziehen sich nicht nur auf die Besucher von Diskos, sondern auch von Kinos, Theatern und Kneipen, Taktverkehr, klare Linienführung, bis in die frühen Morgenstunden

<u>Trampbusse</u> ⇨ verkehren auf Linien, auf Anforderung ist ein Aussteigen (unter Umständen auch ein Einsteigen) auch zwischen den Haltestel-

[10] http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf
[11] http://www1.tu-darmstadt.de/fb/bi/ifv/vv/stud/kfd/d061.htm
[12] http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf
[13] http://www1.tu-darmstadt.de/fb/bi/ifv/vv/stud/kfd/d061.htm
[14] http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf
[15] http://www.amabile.ptv.de/cgi-bin/download.pl?in=chkd&tms=747387&pdid=ap1

		len möglich
Theater-Sammeltaxis/ Veranstaltungs-Sammeltaxis	⇨	ähnlich wie Nachtbusse, befördern Kunden von einer fixen Haltestelle (dem Veranstaltungsort) bis zur Haustür
Frauen-Nachttaxis	⇨	verkehren im Flächenbetrieb ausschließlich für weibliche Fahrgäste, Nutzung im regulären Taxibetrieb, Beförderung von Tür zu Tür
Taxi-Ruf-Service	⇨	Angebot der Verkehrsbetriebe in den Abend- und Nachtstunden, Taxibestellung über das Fahrpersonal des ÖPNV an der Ausstiegshaltestelle

3.3 Servicestationen als Modul zur Verbindung von Angebot und Nachfrage

Wie kann sonst noch der Herausforderung begegnet werden, ein ausgewogenes Angebot zwischen Daseinsvorsorge und Dienstleistungen für die einheimische Bevölkerung und die Gäste in den ländlichen Regionen zu schaffen? Ein anderer Weg seitens der Kommune oder engagierter Bürger ist der Aufbau von Servicestationen. Servicestationen können räumliche Austauschbeziehungen von Unternehmen neu organisieren und eine Plattform für die Vermittlung von Informationen, Produkten und Dienstleistungen in ländlichen Regionen sein. Die Bündelung von Produkten, Dienstleistungen und Know-how ermöglicht ein breiteres Angebot und einen besseren Absatz von Dienstleistungen. Dadurch werden Synergien erzeugt und genutzt. Mittels neuer Kooperations- und Vermarktungsstrategien im Bereich der Daseinsvorsorge, im Verkehr und Tourismus können so Angebote zwischen verschiedenen Dienstleistern und Branchen kundenorientiert und wirtschaftlich gestaltet werden. Zum Beispiel können öffentliche wie private Mobilitätsangebote zu flexiblen Gemeinschaftsverkehren verbunden werden. Praxisbeispiele für die Umsetzung des nachfrageorientierten Ansatzes finden sich z. B. in den brandenburgischen Gemeinden Plessa und Döbern.[16]

4 Rechtsrahmen

Die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung alternativer Bedienungsformen wird in den einzelnen Bundesländern ganz unterschiedlich gehandhabt. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat bislang keine eindeutigen Genehmigungsgrundlagen für alternative Angebotsformen und lässt damit verschiedene Möglichkeiten der Genehmigung zu. [17]

4.1 Empfehlung für eine Genehmigung auf der Grundlage des PBefG

Das Personenbeförderungsgesetz unterscheidet zwischen Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 PBefG und dem Gelegenheitsverkehr nach dem §§ 46 ff. PBefG.[18] Der Verkehr mit Taxen, Mietomnibussen und Mietwagen wird jeweils in den Paragrafen § 47 Abs. 1 PBefG, § 49 Abs. 1 PBefG und § 49 Abs. 4 PBefG näher bestimmt. Mit der ersten Novelle zum PBefG

[16] http://www.mobikult.de/downloads/bedienleitfadeninternet.pdf
[17] http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf
[18] http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf

im Jahre 1965 wurde der § 2 Abs. 6 PBefG aufgenommen. Dieser besagt, dass Beförderungen, die in besonders gelagerten Einzelfällen nicht alle Merkmale einer Verkehrsform des PBefG erfüllen, nach denjenigen Vorschriften genehmigt werden, denen diese Beförderungen am meisten entsprechen. Die Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 PBefG erlaubt es der Genehmigungsbehörde, zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten- oder mittel auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von den Vorschriften des PBefG für die Dauer von höchstens vier Jahren zuzulassen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.[19]

Die nachfolgende Abbildung zeigt, in Anlehnung an Abbildung 2 in Kapitel 2.1, einen Überblick über die Kategorien alternativer Bedienungsformen. Aufgeführt sind auch die nach Auffassung der Autoren des AMABILE Projektes AP 3 infrage kommenden jeweiligen Genehmigungen.[20]

Kategorie		Eigenschaften	Genehmigung nach dem PBefG[21]
L-Bus im Bedarfs-linienbetrieb	1	Linienbetrieb	§ 2 Abs. 6 i. V. m. § 42 PBefG
	2	Haltestelle → Haltestelle	
	3	fahrplangebunden	
	4	bedarfsabhängig	
R-Bus im Richtungsbandbetrieb	1	Richtungsbandbetrieb	§ 2 Abs. 6 i. V. m. § 42 PBefG
	2	Haltestelle → Haltestelle (Haustür)	
	3	fahrplangebunden	
	4	teilweise bedarfsabhängig	
R-AST im Richtungsbandbetrieb	1	Richtungsband	R-AST passt unter keine der vom PBefG vorgegebenen Bedienformen. Einstufung als ähnliche Verkehrsform nach § 2 Abs. 6 PBefG. Die meisten Gemeinsamkeiten bestehen noch zwischen dem R-AST und dem Linienverkehr.
	2	Haltestelle → Haustür	
	3	fahrplangebunden	
	4	bedarfsabhängig	
F-Bus	1	Flächenbetrieb	Der F-Bus hat kaum Ähnlichkeit mit dem

[19] http://www.amabile.ptv.de/cgi-bin/download.pl?in=chkd&tms=747387&pdid=ap3

[20] http://www.amabile.ptv.de/cgi-bin/download.pl?in=chkd&tms=747387&pdid=ap3

[21] nach Auffassung der Autoren des AMABILE Projektes Nr. AP 3: http://www.amabile.ptv.de/cgi-bin/download.pl?in=chkd&tms=747387&pdid=ap3

im Flächen-betrieb	2	Haustür → Haustür	Linienverkehr. In Betracht zu ziehen ist eine Genehmigung als Taxi- oder Mietwagenverkehr. Wegen der Tarif-, Betriebs- und Beförderungspflicht ist allerdings der Taxiverkehr vorzuziehen.
	3	fahrplangebunden	
	4	Bedarfsabhängig	

Abbildung 3: Alternative Bedienungsformen und deren Genehmigung nach dem PBefG

Eine Genehmigung nach der Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 PBefG ist wenig dienlich, da nur eine auf höchstens vier Jahre befristete Genehmigung für die praktische Erprobung erlangt werden kann. Nach Ablauf der Frist kann keine Genehmigung mehr nach § 2 Abs. 7 PBefG erfolgen, da die praktische Erprobungsphase nach dieser Zeit als beendet gilt. Die Frage nach einer passenden Genehmigung stellt sich also erneut.[22]

4.2 Genehmigungspraxis in Sachsen

In Sachsen erfolgt vor der Genehmigungsentscheidung keine Kategorisierung der Angebotsformen in L-Bus, R-Bus, R-AST und F-Bus. Nach Aussagen der Landesdirektionen Dresden, Leipzig und Chemnitz sind die im Freistaat Sachsen angebotenen alternativen Bedienungsformen in der Regel nach § 42 PBefG als Linienverkehr genehmigt worden. Dies liegt zum einen daran, dass die „Genehmigungsschwelle“ des § 42 PBefG relativ niedrig ist. Zum anderen ist der Einsatz alternativer Bedienungsformen meist im regulären Linienverkehr, zur Angebotsanpassung in Schwachlastzeiten, integriert. In nur wenigen Fällen erfolgte eine Genehmigung nach § 2 Abs. 6 i. V. m. § 42 PBefG.

4.2.1 Exkurs: Sonderform Bürgerbus nach dem PBefG

Werden Bürgerbusse, wie z. B. der Bürgerbus in Lommatzsch, nach dem § 42 PBefG als Linienverkehr genehmigt, dann sieht das Personenbeförderungsgesetz eine Linienkonzession vor, die wiederum an eine Reihe von Auflagen gekoppelt ist. Diese Auflagen sind für einen Bürgerbus-Verein nicht immer leicht zu erfüllen. Daher bietet es sich an, eine Kooperation mit dem örtlichen Konzessionsinhaber (in der Regel das regionale Nahverkehrsunternehmen) einzugehen und mit dem Verkehrsunternehmen zusammen zu arbeiten. Dieses übernimmt als Inhaber der Liniengenehmigung die Verantwortung für die rechtmäßige Durchführung des Bürgerbus-Betriebs. Der Lommatzscher Bürgerbus fährt beispielsweise mit einer Linienkonzession von der Verkehrsgesellschaft Meißen mbH.

Im PBefG werden vier Grundpflichten des Betreibers festgelegt:

- die Betriebspflicht (§ 21 PBefG),
- die Beförderungspflicht (§ 22 PBefG),
- die Tarifpflicht (§ 39 PBefG) und
- die Fahrplanpflicht (§ 40 PBefG).

[22] http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf

Die Betriebspflicht besagt, dass die genehmigte Linie während der Geltungsdauer der Genehmigung angeboten werden muss. Werden die Beförderungsbedingungen eingehalten, dann muss, nach § 22 PBefG (Beförderungspflicht) jeder Fahrgast mitgenommen werden, wenn dies mit dem eingesetzten Fahrzeug möglich ist. Die Fahrtentgelte müssen im Linienverkehr genehmigt werden und dem Fahrgast vor Antritt der Fahrt bekannt sein (Tarifpflicht). § 40 PBefG besagt, dass der Fahrplan ebenfalls genehmigungspflichtig ist und dass sich der Anbieter dieser Leistung an den genehmigten Fahrplan halten muss.

Das größte Problem stellt erfahrungsgemäß die Betriebspflicht dar. Der Bürgerbus-Verein muss gewährleisten, dass er nach Betriebsaufnahme der neuen Bürgerbus-Linie immer einen freiwilligen Fahrer findet. Das setzt voraus, dass eine große Anzahl zugelassener Fahrer zur Verfügung steht, die gut organisiert und je nach Fahrplan einsatzbereit sind.

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) regelt im § 48 FeV die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung – auch für Fahrer von Linienverkehr im Sinne der § 42 und § 43 des PBefG. Dazu wird ein sogenannter Personenbeförderungsschein (P-Schein) für den Antragsteller unter folgenden Voraussetzungen/Nachweisen ausgestellt:

- Mindestalter 21 Jahre
- Besitz der Fahrerlaubnis Klasse B seit wenigstens 2 Jahren
- ein aktuelles polizeiliches Führungszeugnis
- eine ärztliche Untersuchung (gemäß § 11 Abs. 9 FeV)
- ein Gutachten eines Augenarztes (gemäß § 12 Abs. 6 FeV)
- die Untersuchung der Leistungs- und Reaktionsfähigkeit (bei DEKRA oder TÜV)
- Besuch eines Erste-Hilfe-Kurses
- Lichtbild
- evt. muss der alte Führerschein gegen einen EU-Führerschein eingetauscht werden.

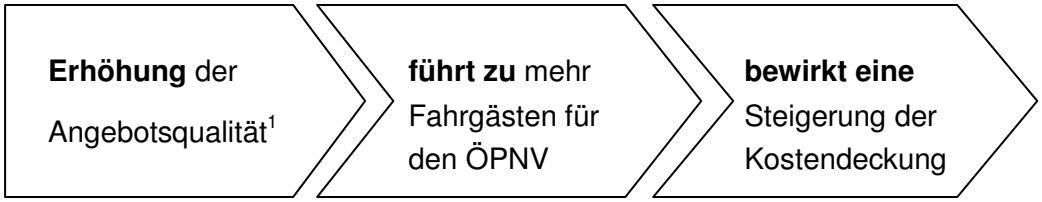
Die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung wird für eine Dauer von höchstens fünf Jahren, längstens bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres ausgestellt. Auf Antrag wird die Erlaubnis verlängert.[23]

5 Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

Die Akzeptanz des Mobilitätsangebotes bestimmt den wirtschaftlichen Erfolg. Neue Angebote sind nur dann dauerhaft tragfähig, wenn sie für den Nutzer, teilhabende Branchen (z. B. Unternehmen und Betriebe, Einkaufsmärkte, Ärzte in den ländlichen Regionen), Mobilitätsanbieter (z.B. Verkehrsunternehmen) sowie Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs (z. B. Zweckverbände, Kreise, Gemeinden) einen deutlichen Mehrwert, also eine lohnende Alternative darstellen. Der Teufelskreis von Nachfrage- und Angebotsrückgang ist nur dann aufzubrechen, wenn es gelingt, den Akteuren die positiven Wirkungen flexibler Angebote deut-

[23] http://www.vbbonline.de/download/dokumente/buergerbus_handbuch.pdf

lich zu machen und sie zum sofortigen Handeln zu bewegen.[24] Positive Wirkungen können wie folgt ineinander greifen:



[1] Der Kunde bekommt ein verbessertes Angebot in Form einer Ausweitung der bisherigen Dienste (z. B. Zu- und Abgänge an der Haustür) und einer Auflösung der Linien- und Fahrplanbindung.

5.1 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit alternativer Bedienungsformen müssen Aufwendungen und Erträge in einer Erfolgsrechnung gegenüber gestellt werden. Aufwendungen sind hauptsächlich Kosten für:

- Fahrpersonal,
- Fahrzeugabschreibung,
- Kraftstoff,
- Versicherung,
- Reparatur und
- die Einrichtung und den Betrieb einer Dispositionszentrale (inkl. Hard- und Software).

Auf der Seite der Erlöse stehen die Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten, die abhängig von der Anzahl der Fahrgäste sowie von der Höhe des Fahrpreises sind. Dazu kann noch ein Komfortzuschlag verlangt werden, welcher neben dem regulären ÖPNV-Tarif dem Kunden berechnet wird.

Eine rein betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Bewertung des ÖPNV kann aufgrund der Gesetzeslage nicht alleiniger Ausgangspunkt bei der Planung eines ÖPNV-Angebotes sein. Es muss ebenso die Funktion des öffentlichen Verkehrs als Teil der Daseinsvorsorge beachtet werden. Dies ist im Regionalisierungsgesetz (RegG) wie folgt festgeschrieben. Auszug aus dem RegG - § 1 Abs. 1: *„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“*

Damit diese gesetzliche Bestimmung erfüllt werden kann, ist davon auszugehen, dass der öffentliche Nahverkehr, auch in Form alternativer Bedienungsangebote, weiterhin auf Förderung durch Subventionen angewiesen ist. Eine Umwandlung von Linienverkehren in flexible Bedienungsformen wird voraussichtlich kaum zur Eigenwirtschaftlichkeit führen.[25] Allerdings ist hier zu beachten, dass der große ökonomische Vorteil alternativer Bedienungsformen gegenüber dem Linienverkehr der in der Regel geringere Zuschussbedarf ist. Das liegt zum

[24] http://www.mobikult.de/downloads/Abschlussbericht_mobikult_2007.pdf
[25] http://www.imago-mobil.de/Broschuere/083_098_Dalkmann_Oetting_18_10_imp.pdf

großen Teil daran, dass bei alternativen Bedienungsformen eine wirtschaftliche Optimierung möglich ist, da

- nur die tatsächlich nachgefragten, d.h. bestellten Fahrten des Fahrplanangebotes realisiert werden,
- nur die nachgefragten Punkte angefahren werden und damit nicht der gesamte Linienweg, sondern oftmals nur ein Teilweg befahren werden muss,
- die Fahrzeugkapazität auf die Fahrgastzahl abgestimmt werden kann und
- gegebenenfalls kostengünstigere Betreibermodelle realisiert werden können (z. B. mit ehrenamtlichen Fahrern).

Wichtig für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist ebenfalls, dass nicht nur die (neu einzuführende) alternative Bedienungsform betrachtet wird, sondern eine umfassende Betrachtung für den gesamten ÖPNV in der Region angestellt wird.[26]

5.2 Finanzierung alternativer Bedienungsformen

Die Finanzierung des ÖPNV ist in den ÖPNV-Gesetzen der Länder geregelt. Darin ist festgelegt, wie und nach welchen Kriterien die vom Bund nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellten Mittel an die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen verteilt werden.[27] Im Freistaat Sachsen regelt das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) in § 7 ÖPNVG die Finanzierung des ÖPNV. Die Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) regelt u. a. die Aufteilung sowie die Verwendung der Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz in Sachsen.

5.2.1 Säulen der Finanzierung

Die Finanzierung von alternativen Bedienungsformen kann durch mehrere Säulen erfolgen:

- Fahrgelderlöse (evtl. zzgl. Komfortzuschlag) – siehe Abschnitt 4.1,
- Zuschüsse der Aufgabenträger,
- zusätzliche finanzielle Beiträge von Gemeinden, Unternehmen oder öffentlichen Einrichtungen,
- Förderung und
- Sponsoren.[28]

Der Freistaat Sachsen fördert den ÖPNV über die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV). Die Bewilligungsbehörden für diese ÖPNV-Förderung in Sachsen sind:

- Landesdirektion Chemnitz, Referat 36,
- Landesdirektion Dresden, Referat 36 und

[26] http://www.vbbonline.de/download/dokumente/Handbuch_Alternative_Bedienung2008.pdf
[27] http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_21986/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL__HandbuchPlanungNeu,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf
[28] http://www.vbbonline.de/download/dokumente/Handbuch_Alternative_Bedienung2008.pdf

- Landesdirektion Leipzig, Referat 36.[29]

Mit der Richtlinie der Sächsischen Staatskanzlei zur Förderung von Maßnahmen für die Bewältigung des demografischen Wandels (FRL "Demografie", Wirkungszeitraum: 01.05.2007 - 31.12.2011) werden Zuwendungen für Projekte gewährt, die in Gebieten mit großen demografischen Veränderungen (hohe Schrumpfungsrate und Überalterung der Bevölkerung) liegen. Als Beispiel für eine erfolgreiche Umsetzung dieser Förderrichtlinie ist die Einführung eines Bürgerbusses in der Gemeinde Erlbach im Vogtland zu nennen.

Neben den oben genannten und in der Praxis bereits angewandten Finanzierungen sollten innovative Finanzierungsmodelle vorangetrieben werden, wie sie bereits in anderen europäischen Staaten praktiziert werden. Hierzu zählen z. B. Spenden und Erlöse aus Veranstaltungen, Stiftungsförderung, Ehrenamt (vgl. Bürgerbusse) sowie neue Partnerschaften (beispielsweise mit der Freizeitindustrie und dem Tourismus).

Wie werden im internationalen Kontext flexible Rufbusse finanziert? Eine Untersuchung zeigte, dass sie hauptsächlich durch Unternehmen und Sponsoren unterstützt werden und dass öffentliche und private Akteure vermehrt zusammen arbeiten. Zum Beispiel wurden bei dem Go-Mobil-Projekt in Österreich lokale Unternehmen bewusst in die Planung der Angebote mit einbezogen. Sie agierten zusammen mit öffentlichen Entscheidungsträgern in einem Verein. Ferner zeigte die Untersuchung, dass zusätzliche Finanzmittel von Privatpersonen durch die Gründung von Vereinen erschlossen werden konnten.[30]

5.2.2 Subjektförderung als Alternative zur ÖPNV-Finanzierung

Eine Alternative zur ÖPNV-Finanzierung ist die Subjektförderung. Diese tritt dann in den Vordergrund, wenn in sehr dünn besiedelten Räumen die konventionelle Systemförderung des ÖPNV an ihre finanziellen Leistungsgrenzen stößt.[31] Eine Umstellung von Objekt- auf Subjektförderung bedeutet, dass nicht mehr der Betrieb einer Verkehrsdienstleistung mit öffentlichen Mitteln gefördert, sondern den potenziellen Kunden ein Budget zur Verfügung gestellt wird, welches die Möglichkeiten einer „ausreichenden Verkehrsteilnahme“ bietet. Das kann z. B. in Form von Mobilitätsgutscheinen erfolgen, mit denen der Empfänger der Subjektförderung Verkehrsmittel seiner Wahl nutzen kann. Zu den Vorteilen dieser Förderungsart gehören:

- die Mittel werden effizienter verwendet,
- öffentliche Transferleistungen im ÖPNV werden transparenter,
- es wird die Nachfrage statt der Angebote subventioniert und
- daraus hervorgehend wird eine Nachfrage erzeugt, deren Bedienung mit unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistern erfolgen könnte.

---

[29] http://www.smwa.sachsen.de/de/Verkehr/Oeffentlicher_Personennahverkehr/Verwaltung_des_OePNV_in_Sachsen/144997.html

[30] http://www.imago-mobil.de/Broschuere/083_098_Dalkmann_Oetting_18_10_imp.pdf

[31] http://www.imago-mobil.de/Broschuere/083_098_Dalkmann_Oetting_18_10_imp.pdf

Das Prinzip der Subjektförderung wird in Großbritannien im County of Surrey seit 1997 angewandt. Einwohner in dieser Region, die kein Pkw oder Motorrad besitzen, können bei den Tandridge Taxi Vouchers den Taxiverkehr mit Gutscheinen nutzen.

In Deutschland fehlen für die Umsetzung der Subjektförderung allerdings noch die rechtlichen Voraussetzungen.[32] Zum einen müssten Vergabekriterien für die Mobilitätsgutscheine festgelegt werden (Wer bekommt unter welchen Voraussetzungen wie viele Gutscheine?). Zum anderen müsste in den Landkreisen mit einer geringen Bevölkerungsdichte das Personenbeförderungsgesetz, das jeden Personenverkehr außerhalb der konzessionierten Linien verbietet, außer Kraft gesetzt werden. Dann würde ein interessanter Markt entstehen, in dem Menschen, die über Führerschein, Fahrzeug und Zeit verfügen, zu entsprechenden Mobilitätsanbietern werden könnten.

6 Übersicht alternativer Bedienungsangebote in Sachsen

Im Vorangehenden wurden alternative Bedienungsformen in ihren möglichen Spielarten und dem rechtlichen Rahmen dargestellt. Sie wurden aus der wirtschaftlichen Perspektive betrachtet und es wurden verschiedene Finanzierungsmodelle vorgestellt. Nun soll ein Überblick alternativer Bedienungsangebote in Sachsen gegeben werden. Dabei geht es um die Formen der alternativen Angebote, die Akteure („Macher“), die Umsetzung der Projekte und die Finanzierung (5.1 bis 5.4).

Um zu ermitteln, wo im Freistaat Sachsen den Bürgerinnen und Bürgern alternative Bedienungsformen zur Verfügung stehen, wurde zum einen auf bereits vorhandenes Datenmaterial im Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) zurückgegriffen. Zum anderen wurde auf den Internetseiten aller Verkehrsunternehmen, die in den sechs großen Verkehrsverbünden[33] in Sachsen zusammengefasst sind, nach flexiblen Angeboten gesucht. Eine thematische Schlagwortrecherche im Internet brachte wenig Ergebnisse, da vermutlich seitens der ländlichen Gemeinden solche Mobilitätsprojekte nicht im Internet präsentiert werden.

Die Ergebnisse wurden tabellarisch festgehalten. Neben der Kategorie alternative Bedienungsform und deren Anbieter erfolgte eine Einteilung in Bedienungsgebiet, Laufzeit, Genehmigung nach PBefG, eingesetzte Fahrzeuge, Fahrgäste pro Jahr, Fahrtbesonderheiten, Zu- und Abgang, Voranmeldezeit, Fördermittel, Zuschussbedarf und Komfortzuschlag. Die Daten für die jeweilige Kategorie wurden beim entsprechenden Anbieter entweder telefonisch oder per Email mit einem Fragebogen ermittelt.

---

[32] http://www.innoz.de/fileadmin/INNOZ/pdf/Bausteine/innoz-baustein-02.pdf. Eine Ausnahme davon ist das „Persönliche Budget“ für Menschen mit Behinderungen oder chronischen Erkrankungen als eine neue Art von Hilfe, mit der auch Mobilitätsdienste bezahlt werden können (http://www.bmas.de/portal/9266/persoenliches__budget.html).

[33] Dazu zählen: Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV), Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS), Verkehrsverbund Vogtland (VVV), Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE) und der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt. Die ausführlichen Ergebnisse der Befragung befinden sich in einer Tabelle zusammengestellt im Anhang dieser Veröffentlichung.

6.1 Bedienungsformen

In Sachsen wurden insgesamt 43 flexible Angebote mit 11 verschiedenen alternativen Bedienungsformen gefunden. Am häufigsten sind der Rufbus (9), das Anrufsammeltaxi (8) sowie das Anruflinientaxi (7) vertreten. Danach folgen der Anruflinienbus (4), der Anrufbus (4) sowie das Linientaxi und der Bürgerbus mit jeweils 3 Angeboten. Nur je einmal treten die Formen Anmeldelinientaxi, Trampbus und Bedarfsbus auf. Ein Fahrradbus wird zum einen von dem Verkehrsverbund Oberelbe und zum anderen von der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH als alternative Bedienungsform zur Verfügung gestellt. Diese beiden Angebote konnten allerdings aufgrund ihrer großen Bedienungsgebiete nicht in der Übersichtskarte dargestellt werden.

Trotz der vielen unterschiedlichen Formen wurde der Großteil der alternativen Angebote nach § 42 PBefG als Linienverkehr genehmigt. Nur zwei Verkehrsunternehmen gaben an, eine Genehmigung nach § 2 Abs. 6 i. V. m. § 42 PBefG erhalten zu haben. Dies betrifft den Anrufbus der Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck GmbH und das Anrufsammeltaxi der Plauener Straßenbahn GmbH.

6.2 Hauptakteure

Die Anbieter der alternativen Bedienungsformen lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen. Zum einen gibt es die Verkehrsunternehmen, die ausschließlich Linienverkehre anbieten. Dazu gehören zum Beispiel die Verkehrsgesellschaft Görlitz, die Leipziger Verkehrsbetriebe oder die Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH. Zum anderen stellen auch Verkehrsunternehmen ÖPNV-Leistungen zur Verfügung, die ansonsten Reiseverkehre organisieren, wie der Reisedienst Heinig, Mayer-Reisen, Lassak-Reisen oder Geißler Reisen. Zur letzten Gruppe der Akteure gehören Bürger, die durch ihr ehrenamtliches Engagement alternative Angebote in Form von Bürgerbussen ermöglichen und damit das bestehende ÖPNV-Angebot erweitern. Dazu zählt z.B. der Bürgerbus vom Bürgerbusverein Lommatzscher Pflege e. V.

6.3 Umsetzung

In diesem Kapitel werden die Kategorien Fahrzeuge und Fahrtbesonderheiten ausgewertet. Die Kategorie ‚Fahrgäste pro Jahr' lässt sich nicht sinnvoll auswerten, da sich die Fahrgastzahlen je nach der Bedienungsform, der Größe des Bedienungsgebietes und der Laufzeit der Projekte stark unterscheiden. Ebenso können aus der Voranmeldezeit keine grundlegenden Erkenntnisse abgeleitet werden.

Kategorie: Fahrzeuge

Je nach Bedienungsform werden unterschiedliche Fahrzeuge eingesetzt. Es kann jedoch festgestellt werden, dass hauptsächlich Pkws bzw. Kleinbusse mit unterschiedlicher Anzahl

an Sitzplätzen eingesetzt werden. Damit wird seitens der Verkehrsunternehmen auf die geringere Nachfrage nach Fahrtwünschen in ländlichen Regionen bzw. in den Schwachlastzeiten reagiert. Eine Ausnahme bildet hier nur der Fahrradbus, der hauptsächlich mit Standardbussen bedient wird.

Kategorie: Fahrtbesonderheit

Die meisten alternativen Bedienungsformen werden während der Schwachlastzeiten eingesetzt. Das heißt, sie fahren tagsüber oder auch nur abends / nachts und/oder an Wochenenden / Feiertagen nach Anmeldung. Der Anbieter Reisedienst Heinig hat beispielsweise das Anruflinientaxi (ALT) in seinen normalen Linienverkehr derart integriert, dass das ALT als Alternative zwischen den regulären Fahrten nach Bedarfsanmeldung verkehrt. Auch die Reiseverkehr Schulze OHG sowie die Omnibus-Verkehrsgesellschaft Heideland bedienen tagsüber bestimmte, im Fahrplan ausgewiesene Haltestellen mit einem Rufbus, während die anderen Haltestellen vom regulären Linienverkehr angefahren werden. Als Beispiele einer Bedienung in den Tagesrandzeiten sind hier das Anruflinientaxi und das Anrufsammeltaxi der Niederschlesischen Verkehrsgesellschaft sowie das Anruflinientaxi der Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau zu nennen. Eine ausschließliche Bedienung am Wochenende erfolgt unter anderem mit dem Anruflinienbus der Niederschlesischen Verkehrsgesellschaft und mit dem Rufbus von Katzenstein Reisen Meyer und Wenzl GmbH. Diese hier aufgeführten alternativen Bedienungsformen existieren also nicht in „reiner“ Form, sondern werden entweder zur Ergänzung zum Linienverkehr in Schwachlastzeiten eingesetzt oder sind im normalen Linienverkehr integriert.

Als Beispiele für die ausschließliche Nutzung als flexible Bedienungsform können der Anrufbus der Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH und der Anrufbus von Geißler Reisen genannt werden. Der Bürgerbus in Lommatzsch / Käbschütztal und der Bürgerbus vom Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH fahren jeweils zweimal pro Woche und bedienen ländliche Regionen, denen sonst kein ÖPNV zur Verfügung steht.

6.4 Finanzierung

Für die meisten alternativen Bedienungsformen wurden keine Fördermittel seitens der Betreiber in Anspruch genommen. Zu den Ausnahmen gehören laut Angaben der Verkehrsunternehmen der Anrufbus von Geißler Reisen und das Anrufsammeltaxi des Regionalverkehrs Dresden. Fördermittel aus der Richtlinie der Sächsischen Staatskanzlei zur Förderung von Maßnahmen für die Bewältigung des demografischen Wandels (FRL „Demografie“) wurden für das Bürgerbus-Projekt von der Gemeinde Erlbach beantragt.

Da die alternativen Bedienungsformen trotz kleinerer Fahrzeuge, bestellter Fahrten und gegebenenfalls kostengünstigerer Betreibermodelle meist nicht kostendeckend arbeiten, werden Zuschüsse entweder laut Verkehrsvertrag oder seitens der Gemeinde gezahlt.

Das Anrufsammeltaxi des Regionalverkehrs Dresden ist ein Beispiel für eine ausschließlich über die Nutzer laufende Finanzierung, ebenso ist es derzeit beim Bürgerbus in Erlbach der Fall.

7 Gute Beispiele

Im Ergebnis dieser Auswertung können der Anrufbus der Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH sowie der Anrufbus von Geißler Reisen als positive Erfahrungsträger im Bereich des bedarfsgesteuerten Flächenbetriebes genannt werden. Ebenso sollen hier der Bürgerbus des Reichenbacher Verkehrsbetriebs Gerlach GmbH und der Bürgerbus vom Bürgerbusverein Lommatzscher Pflege e. V. als gut funktionierende Beispiele für die Erweiterung von ÖPNV-Leistungen im ländlichen Raum angeführt werden. Daneben zeigt das Bürgerbusprojekt in Erlbach, wie mit viel Engagement von Seiten der Gemeinde eine alternative Bedienungsform auch ohne die Kooperation mit einem Verkehrsunternehmen, aber in Abstimmung mit diesem eingeführt werden kann.

8 Zusammenfassung / Schlussfolgerungen

Flexible Angebotsformen können Effizienzsteigerungen im ländlichen ÖPNV bewirken. Aus ökonomischer Sicht sind diese Systeme somit in der Regel gegenüber dem konventionellen Linienverkehr vorzuziehen. Allerdings werden laut den Ergebnissen dieser Recherche die alternativen Bedienungsformen größtenteils während der Schwachlastzeiten und in den Tagesrandzeiten eingesetzt. Nur in wenigen Fällen werden damit ländliche Gebiete erschlossen, die sonst keinen Zugang zum ÖPNV hätten. Diese Tatsache zeigt, dass es notwendig ist, den öffentlichen Verkehr in Form von flexiblen Angeboten in den ländlichen Regionen weiter zu fördern und zu unterstützen.

Um die öffentlichen Haushalte dabei zu entlasten, ist Kreativität bei der Entwicklung neuer Finanzierungsmodelle gefragt: So können ÖPNV-Angebote etwa in Form von Ehrenamt, Sponsoring oder durch Stiftungen unterstützt werden.

Um die Einführung alternativer Bedienungsformen zu erleichtern, sollten Barrieren abgebaut werden. So wird beispielsweise eine Reform des PBefG zugunsten einheitlicher Leitlinien für die Genehmigung alternativer Verkehre gefordert, aber auch mehr Offenheit von Seiten der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen.

Hinweis
Ein aktualisierte Übersicht (Stand 03/2012)finden Sie unter:
Flexible Bedienungsformen - Alternative Angebote des ÖPNV in Sachsen
> Übersicht "Flexible Bedienungsformen"(aktualisierte Fassung)
http://www.smul.sachsen.de/laendlicher_raum/762.htm

9 Anhang

9.1 Übersicht "Flexible Bedienungsformen - Alternative Angebote des ÖPNV in Sachsen"

Nr.	Alternative Bedienungs-formen	Gebiet	Laufzeit	Betriebsform/ Genehmigung	Fahrzeuge	Fahrgäste pro Jahr	Fahrtbesonderheit	Zu- und Abgang	Vorannmeldezeit	Fördermittel	Zuschussbedarf	Komfortzuschlag
BUS												
1	Anrufbus **Auto-Webel Omnibusbetrieb**	Stadt Delitzsch, Landkreis Leipziger Land	seit 10/09	§ 42 PBefG	Midi-Busse und Pkw bis 7 Personen	k. A.	Bedienung zwischen 04:00 Uhr und 23:00 Uhr außerhalb des regulären Fahrtenangebotes	Haltestelle-Haltestelle	120 min	Keine	Ja	
2	Anrufbus **Geißler Reisen i.Z. mit dem Verkehrsamt Delitzsch**	Landkreis Nordsachsen (zwischen den Mittelzentren Eilenburg und Taucha)	seit 2002	§ 42 PBefG	umgebauter Sprinter mit 11 Sitzplätzen und Kleinbus	ca. 4.500	ohne starren Fahrplan und feste Linienführung	Haustür-Haustür, innerhalb der Städte Haltestelle-Haltestelle	120 min	Ja	Zuschuss vom Landratsamt Delitzsch	Ja
3	Anrufbus **KVG**	Landkreis Görlitz (Raum Löbau)	k. A.	§ 2 Abs. 6 i. V. m. § 42 PBefG bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb	Taxis / Großraumtaxis für 5, 6, 8-12 Personen	ca. 27.600	verkehrt ohne Fahrplan auf frei bestimmbaren Fahrtrouten	Haltestelle-Haltestelle	45 min	Keine	Ja	Ja - Inhaber von Zeitkarten zuschlagsfrei
4	Anrufbus **POB**	Vogtlandkreis (zwischen Plauen und Großfriesen)	seit 02/08	§ 42 PBefG	Taxi/Kleinbus	ca. 30	k. A.	Haltestelle-Haltestelle	k. A.	Nein	Ja	Ja
5	AnrufLinienBus **KVRG (neu: VGM)**	Landkreis Meißen (Raum Meißen)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung Mo-So. ab 24:00 Uhr	k. A.	bis 22:00 Uhr	k. A.	k. A.	k. A.
6	AnrufLinienBus **KVRG (neu: VGM)**	Landkreis Meißen (Raum Riesa)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung Wochenende, Feiertage, Dienstag und Freitag ab 19:00 Uhr	k. A.	60 min	k. A.	k. A.	k. A.
7	AnrufLinienBus **NVG**	Niederschlesischer Oberlausitzkreis (ab Fiedersdorf, Raum Görlitz, bis Niesky)	seit 07/03	§ 42 PBefG	Taxi/Kleinbus mit max. 7 Plätzen	ca. 1.200	Bedienung Wochenende	Haltestelle-Haltestelle	120 min	Keine	Ja	Nein

Nr.	Alternative Bedienungs-formen	Gebiet	Laufzeit	Betriebsform/ Genehmigung	Fahrzeuge	Fahrgäste pro Jahr	Fahrtbesonderheit	Zu- und Abgang	Vorannmeldezeit	Fördermittel	Zuschussbedarf	Komfortzuschlag
8	AnrufLinienBus **VGM**	Landkreis Meißen (Gemeinden Meißen und Niederau)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung Wochenende	Haltestelle-Haltestelle	60 min	k. A.	k. A.	Nein
9	Bedarfsbus **A. Wilhelm Omnibusbetrieb**	Landkreis Bautzen (ab Bautzen in den Raum Hochkirch und Kubschütz)	seit 2000	§ 42 PBefG	Kleinbusse	ca. 1000	Bedienung Mo-Fr. nachmittags (15:45 Uhr)	Haltestelle-Haltestelle	60 min	Keine	Ja	Nein
10	Bürgerbus	Landkreis Leipzig Muldentalkreis (Zschadrass)	**Bürgerbus wurde aufgrund zu geringer Nachfrage seitens der Nutzer eingestellt**									
11	Bürgerbus	Landkreis Meißen (Lommatzsch/ Käbschütztal)	seit 09/08	§ 42 PBefG mit Linienkonzession von der VGM	Kleinbus für max. 8 Personen	ca. 1.440	Bedienung 2x/Woche (Do. und Fr. zu den Markttagen in den Gemeinden)	Haltestelle-Haltestelle	Nein, feste Fahrzeiten	Keine	Zuschuss vom Landkreis	Nein
12	Bürgerbus	Vogtlandkreis (Erlbach)	seit 10/09	§ 42 PBefG	Kleinbus für 8 Personen	ca. 60/Monat	k. A.	Haltestelle (feste Abfahrtspunkte) - Haltestelle oder Haustür	Keine	lt. Demografie-RL	Nein	Nein (1,50 € / Fahrt)
13	Bürgerbus **Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH**	Vogtlandkreis (Reichenbach, Mylau, Lambzig, Foschenroda, Netzschkau)	seit 2004	§ 42 PBefG normaler Linienverkehr	Kleinbus mit 25 Plätzen	20 - 30 /Tag ca. 2.400/ Jahr	Bedienung 2x/ Woche	Haltestelle-Haltestelle	Feste Fahrzeiten	Keine	Ja	Nein
14	FahrradBus **OVPS**	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Sächsische Schweiz, Teil Osterzgebirge, Teil Böhmische Schweiz)	06/08 als Saisonangebot	§ 42 PBefG	MAN-Linienbusse mit Fahrradanhänger	Saison 2009: 2.452 mit Fahrrad	Bedienung Wochenende, Feiertage - Busse mit Fahrradanhänger für 20 Räder	Haltestelle-Haltestelle	Nein	Keine	Nein	Nein
15	FahrradBus **VVO - PartnerVU: RVD, VGM, OVPS, RBO**	Sächsisches Elbland, Sächsische Schweiz, Lausitz	Angebotserweiterung 2008	fährt auf bestehenden Linien der Partner VU	Linienbusse (12 m) und Midibusse (10 m) mit Anhänger für 20 Fahrräder	Saison 2009: ca. 2.500 (nur Sächsische Schweiz)	Bedienung April-Oktober Wochenende, Feiertage	Haltestelle-Haltestelle	Nein	Keine	Nein	Nein

Nr.	Alternative Bedienungs-formen	Gebiet	Laufzeit	Betriebsform/ Genehmigung	Fahrzeuge	Fahrgäs-te pro Jahr	Fahrtbesonder-heit	Zu- und Ab-gang	Voran-melde-zeit	Fördermit-tel	Zu-schuss-bedarf	Komfort-zuschlag
16	Rufbus **Katzenstein Reisen Meyer und Wenzl GmbH**	Landkreis Erzgebirgs-kreis (Marienberg, Zöblitz, Lauterbach)	ca. 2006	§ 42 PBefG	Kleinbusse	k. A.	Bedienung Wochenende, Feiertage	Haltestelle-Haltestelle	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
17	Rufbus **KVG**	Landkreis Görlitz (Raum Zittau, Bernstadt, Löbau)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Linie 20: Bedie-nung Mo-Fr. ab 17:25 Uhr, alle anderen Linien Bedienung am Wochenende	k. A.	45 min	k. A.	k. A.	Nein
18	Rufbus **Lassak-Reisen**	Landkreis Bautzen (Raum Göda)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung Mo-Fr. nachmittags	Haltestelle-Haltestelle	60 min	k. A.	k. A.	Nein
19	Rufbus **Mayer-Reisen**	Landkreis Bautzen (Raum Göda)	seit 2008	§ 42 PBefG	Kleinbusse	ca. 140	Bedienung Mo-Fr. nachmittags	Haltestelle-Haltestelle	60 min	Keine	Ja	Nein
20	Rufbus **OVH**	Landkreis Nordsachsen (Raum Torgau, Mockrehna, Eilenburg)	seit 07/06	§ 42 PBefG	Solo-, Midi- und Kleinbusse	keine gesonder-te Erfas-sung	Bedienung Mo-Fr.ab 8:30 und 19:00 Uhr, im Fahrplan ausge-wiesene Halte-stellen	Haltestelle-Haltestelle	120 min	Keine	Ja	k. A.
21	Rufbus **RBO**	Landkreis Bautzen (Raum Bautzen: von Bautzen nach Weißen-berg, Großdubrau, Königswartha)	seit 1997	§ 42 PBefG	Kleinbusse für 8 bis 16 Personen, Standardbusse für 40-45 Perso-nen	3.924 im Jahr 2009	Bedienung ab 18:30 Uhr	Haltestelle-Haltestelle oder Haustür (wenn auf dem Linien-weg)	60 min	Keine	Ja, Zu-schuss lt. Verkehrs-vertrag für alle Linien	Ja - Inhaber von Zeit-karten zuschlags-frei
22	Rufbus **Reise-verkehr Schulze OHG**	Landkreis Nordsachsen (Raum Torgau - Mock-ritz)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung Mo-Fr. ab 11:13 Uhr im Fahrplan aus-gewiesene Halte-stellen	Haltestelle-Haltestelle	120 min	k. A.	k. A.	k. A.
23	Rufbus **S. Wilhelm Omnibusbe-trieb**	Landkreis Bautzen (Raum Bautzen)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung Mo-Fr. ab 17:15 Uhr, Sonn- und Feier-tage	k. A.	60 min	k. A.	k. A.	Nein
24	Rufbus **VGG**	Stadt Görlitz	k. A.	§ 42 PBefG	Großraumtaxis	k. A.	k. A.	k. A.	30 min	Keine	Nein	Nein

Nr.	Alternative Bedienungs-formen	Gebiet	Laufzeit	Betriebsform/ Genehmigung	Fahrzeuge	Fahrgäste pro Jahr	Fahrtbesonderheit	Zu- und Abgang	Vorannmeldezeit	Fördermittel	Zuschussbedarf	Komfortzuschlag
25	TRAMPBus **NVG**	Niederschlesischer Oberlausitzkreis (gilt für alle Fahrten der NVG)	seit 1997	§ 42 PBefG	alle im Linienverkehr zum Einsatz kommenden Fahrzeuge	k. A.	Bedienung Samstag, Sonn- und Feiertage sowie Fahrten, die nach 18 Uhr die Endhaltestelle erreichen	Haltestelle-Haltestelle oder Haustür	k. A.	Keine	Ja	Nein
TAXI												
26	AnrufLinien-Taxi **CVAG**	Stadtgebiet Chemnitz	seit 2001	§ 42 PBefG	hauptsächlich Pkw, Schülerfahrten auf OL 46 mit Kleinbus	ca. 6.300 im Jahr 2009	Bedienung in Schwachlastzeiten - hauptsächlich Linien, die auch am Tag alle 60 od. 30 min fahren	Haltestelle-Haltestelle o. Haustür, wenn max. 500 m von Haltestelle entfernt	30 min	Keine	Ja	Ja
27	AnrufLinien-Taxi **DVB**	Stadtgebiet Dresden	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung nur nachts	Haltestelle-Haltestelle	20 min	k. A.	k. A.	Nein
28	AnrufLinien-Taxi **Funk-Taxi-Service GmbH Freiberg i. A. der VBF**	Stadt Freiberg	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung Mo-Fr. abends, Wochenende	Haltestelle-Haltestelle	60 min	k. A.	k. A.	Ja
29	AnrufLinien-Taxi **LVB**	Stadtgebiet Leipzig - peripher gelegene, kleine Stadtteile	seit 08/03 sukzessiv erweitert	§ 42 PBefG - keine gesonderte Genehmigung für ALITA	Pkw (Taxifahrzeuge)	ca. 15.000	Bedienung Tagesrandzeiten ab ca. 20 Uhr, Wochenende	Haltestelle-Haltestelle	20 min	Keine	Ja	Nein
30	AnrufLinien-Taxi **PSB**	Vogtlandkreis	seit 12/05	im Rahmen der Genehmigung für Straßenbahn- und Buslinien	Pkw/Kleinbus	ca. 3.000	verkehrt auf allen Straßenbahnlinien (Sonntags: 05:00 - 08:00 Uhr), auf den Stadtbuslinien C und D in verkehrsschwachen Zeiten	Haltestelle-Haltestelle	30 min	Keine	Ja	Nein

Nr.	Alternative Bedienungs-formen	Gebiet	Laufzeit	Betriebsform/ Genehmigung	Fahrzeuge	Fahrgäste pro Jahr	Fahrtbesonderheit	Zu- und Abgang	Vorannmeldezeit	Fördermittel	Zuschussbedarf	Komfortzuschlag
31	AnrufLinien-Taxi **Reisedienst Heinig**	Landkreis Mittelsachsen (Altenberg, Nassau, Freiberg, Brand-Erbisdorf-Rechenberg-Bienenmühle-Frauenstein)	k. A.	Liniengenehmigung 738/733 - Anwendung Verbundtarif	k. A.	k. A.	im normalen Linienverkehr integriert	Haltestelle-Haltestelle	60 min	k. A.	k. A.	k. A.
32	AnrufLinien-Taxi **Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau**	Stadtgebiet Zwickau (Linie 20 Zwickau-Neumarkt bis Zwickau-Pöhlau)	seit 08/09	§ 42 PBefG	Taxi/Pkw oder Kleinfahrzeuge (8 Plätze)	ca. 92/Monat	Bedienung Mo-Fr. ab 19:45 Uhr, Wochenende, Feiertage	Haltestelle-Haltestelle (ab 20:00 Uhr Ausstieg auch zwischen den Haltestellen möglich)	30 min	Keine	Ja	k. A.
33	AnrufSammel-Taxi **Funk-Taxi-Service GmbH Freiberg i. A. der VBF**	Stadt Freiberg	k. A.	§ 42 PBefG, § 43 PBefG	k. A.	k. A.	Bedienung Mo-Fr. abends, Wochenende	Haltestelle-Haustür (für Schwerbehinderte Abholung an der Haustür)	30 min	k. A.	k. A.	Ja
34	AnrufSammel-Taxi **KVRG (neu: VGM)**	Landkreis Meißen (Stadtgebiet Riesa)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung ab 21 Uhr	Haltestelle-Haustür	30 min	k. A.	k. A.	Ja
35	AnrufSammel-Taxi **LVB**	Landkreis Leipzig	seit 09/07	§ 42 PBefG keine gesonderte Genehmigung für AST	Pkw und Kleintransporter (9-Sitzer)	ca. 1.000	Bedienung abends, Wochenende	Haltestelle-Haltestelle oder Haustür	60 min	Keine	Ja	Wochenende zuschlagspflichtig
36	AnrufSammel-Taxi **NVG**	Niederschlesischer Oberlausitzkreis (Stadtgebiet Weisswasser)	seit 07/02	§ 42 PBefG	Taxi mit mind. 4 Sitzplätzen	ca. 715	Bedienung Mo-Fr. abends, Wochenende, Feiertage	Haltestelle-Haustür	30 min	Keine	Ja	
37	AnrufSammel-Taxi **PSB**	Vogtlandkreis (Stadtteil Neundorf)	seit 12/02	§ 2 Abs. 6 i.V.m. § 42 PBefG	Pkw	ca. 3.400 im Jahr 2009	k. A.	Haltestelle-Haustür	30 min	Keine	Ja	Ja
38	AnrufSammel-Taxi **RVD**	Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge (Stadtgebiet Freital)	seit 11/98	§ 42 PBefG	Taxis für 4 - 8 Personen	ca. 15.000	Bedienung Mo-Fr. ab 19:00 Uhr, Wochenende	Haltestelle-Haustür	40 min	Anschubfinanzierung	Nein, ausschließlich Nutzerfinanzierung	Ja

Nr.	Alternative Bedienungs-formen	Gebiet	Laufzeit	Betriebsform/ Genehmigung	Fahrzeuge	Fahrgäste pro Jahr	Fahrtbesonderheit	Zu- und Abgang	Vorannmeldezeit	Fördermittel	Zuschussbedarf	Komfortzuschlag
39	AnrufSammel-Taxi **VGM**	Landkreis Meißen (Stadt Meißen einschließlich aller Ortsteile)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Bedienung ab 19:30 Uhr, Wochenende	Haltestelle-Haustür	30 min	k. A.	k. A.	k. A.
40	AnrufSammel-Taxi **VSE**	Landkreis Bautzen (Stadtgebiet Hoyerswerda)	seit 12/02	§ 42 PBefG	Pkw und Kleintransporter (8 Plätze)	5.676 im Jahr 2009	Bedienung nur abends	Haltestelle-Haustür	30 min	Keine	Ja	Ja
41	AnmeldeLinienTaxi **NVG**	Niederschlesischer Oberlausitzkreis (Boxberg/Gablenz, Weißwasser, Bad Muskau, Mühlrose, Schleife)	seit 07/01	§ 42 PBefG	Taxi/Kleinbus mit max. 7 Plätzen	ca. 519	Bedienung Mo-Fr. abends, Wochenende	Haltestelle-Haltestelle	60 min	Keine	Ja	Nein
42	Linientaxi **NVG**	Niederschlesischer Oberlausitzkreis (Kreis Görlitz, ab Görlitz bis zum nördlichen Rand des Kreises)	seit 11/97	§ 42 PBefG	Taxi/Kleinbus für max. 7 Personen	ca. 2621	k. A.	k. A.	Gruppenanmeldung notwendig	Keine	Ja	Nein
43	LinienTaxi **PSB**	Vogtlandkreis (Plauen)	seit 1994	im Rahmen der Genehmigung für Straßenbahnlinien	Kleinbus	bis 2007 ca. 35.000 - mit Einführung der Stadtbuslinien reduzierte sich der Anteil der Fahrten	verkehrt auf den Straßenbahnlinien 4 und 5 in verkehrsschwachen Zeiten	Haltestelle-Haltestelle	Nein, verkehren nach Fahrplan	Keine	Ja	Nein
44	Linientaxi **VGG**	Stadt Görlitz	k. A.	§ 42 PBefG	Großraumtaxis	k. A.	k. A.	k. A.	Gruppenanmeldung notwendig	Keine	Nein	Nein

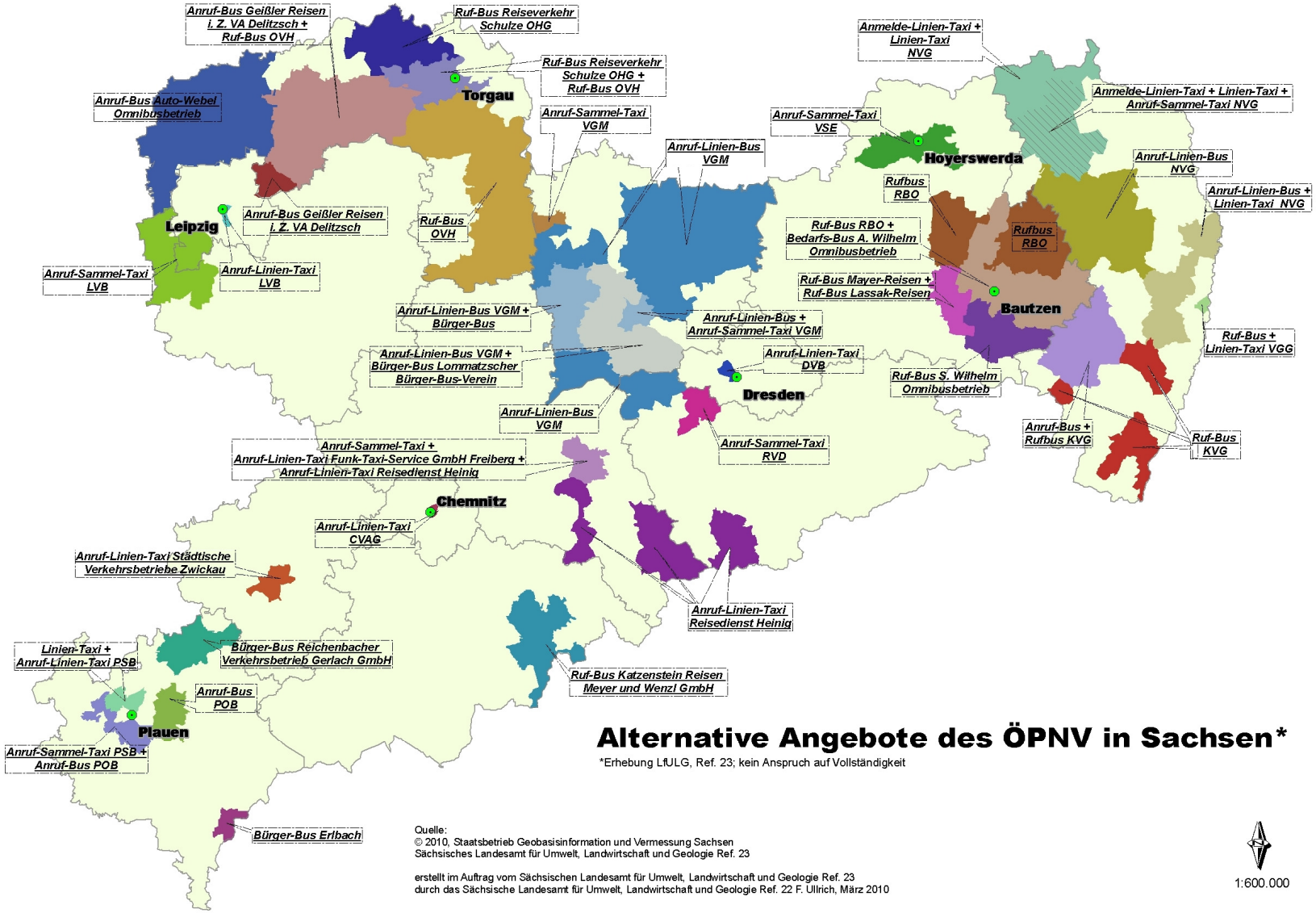
Die Tabelle erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Hier sind die alternativen Bedienungsangebote aufgelistet, die im Zeitraum Januar bis März 2010 im Internet sowie durch telefonische und E-Mail-Anfrage recherchiert werden konnten.

Abkürzungserklärung:

KVG	Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH
RBO	Regionalbus Oberlausitz GmbH
VGG	Verkehrsgesellschaft Görlitz
OVH	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH Heideland

POB	Plauener Omnibusbetrieb GmbH
PSB	Plauener Straßenbahn GmbH
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
KVRG	Kreisverkehrsgesellschaft Riesa Großenhain mbH
NVG	Niederschlesische Verkehrsgesellschaft mbH
VBF	Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg GmbH
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-AG
RVD	Regionalverkehr Dresden GmbH
VSE	Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH
VGM	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH
DVB	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
OVPS	Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH

9.2 Karte „Flexible Bedienungsformen - Alternative Angebote des ÖPNV in Sachsen“



9.3 Adressenliste der Betreiber alternativer Angebote

Nr.	Mobilitätsprojekt	Adresse/Telefonnummer
1	Anrufbus	**Auto-Webel Omnibusbetrieb** Hallesche Str. 70 04509 Delitzsch Tel.: 034202/30 99 85 Fax: 034202/30 12 38 www.auto-webel.de rene.freckmann@auto-webel.de
2	Anrufbus	**Geißler Reisen** Nico Geißler Geschäftsführer Busvermietung, Disposition, Linienverkehr Tel: 0 34 23 / 70 04 0 Fax: 0 34 23 / 70 04 10 www.geissler-reisen.de nico@geissler-reisen.de
3, 17	Anrufbus, Rufbus	**KVG** Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH Südstraße 2 02763 Zittau Tel.: (03583) 77 41-0 Fax: (03583) 77 41-42 www.KVG-Zittau.de Kundenbuero@KVG-Zittau.de
4	Anrufbus	**POB** Plauener Omnibusbetrieb GmbH Friedrich-Eckardt-Str. 3 08529 Plauen Tel.: (03741)44 80 Fax: (03741)44 81 0 www.pob-online.com info@pob-online.de
5-6	AnrufLinienBus Anruf-Sammeltaxi,	**KVRG** Kreisverkehrsgesellschaft Riesa Großenhain mbH Bahnhofstr. 4 01558 Großenhain Tel.: 03552/52 25 0 Fax: 03522/52 25 12 www.kvrg.de info@kvrg.de
7, 25, 36, 41, 42	AnrufLinienBus, Linienta-xi, AnmeldeLinienTaxi, AnrufSammelTaxi, TRAMPBus	**NVG** Niederschlesische Verkehrsgesellschaft mbH Heinrich-Heine-Str. 75 02943 Weißwasser Tel.: 03576/28 04 0 Fax: 03576/28 04 11 www.nvg-connex.de info@nvg-bus.de
8, 34, 39	AnrufLinienBus, Anruf-SammelTaxi	**VGM** Verkehrsgesellschaft Meißen mbH Hafenstr. 51 01662 Meißen Tel.: 03521/74 16 0 Fax: 03521/73 28 82 www.vg-meissen.de info@vg-meissen.de
9	Bedarfsbus	**A. Wilhelm Omnibusbetrieb** Bautzener Str. 40 02692 Ebendörfel Tel.: 035938/98 01 0 Fax: 035938/98 01 1 www.august-wilhelm.de augustwilhelm@web.de

Nr.	Mobilitätsprojekt	Adresse/Telefonnummer
10	Bürgerbus – eingestellt aufgrund geringer Nachfrage	**Gemeindeverwaltung Zschadrass** Verwaltungssitz Hausdorf Hauptstr. 38 04680 Zschadrass OT Hausdorf Tel.: 034381/83 10 0 Fax: 034381/83 10 1 www.zschadrass.de zschadrass@t-online.de
11	Bürgerbus	**BürgerBus Lommatzscher Pflege e.V.** Ute Schwäbe, Vorsitzende Tel.: 035241-58086 Tel.: 035241-54011 (Stadtverwaltung) www.lommatzscher-pflege.de
12	Bürgerbus	**Gemeindeverwaltung Erlbach** Bürgermeister Klaus Herold Klingenthaler Str. 1 08265 Erlbach Tel./Fax: 037422/6225 www.erlbach-vogtland.de info@erlbach-vogtland.de buergermeister@erlbach-vogtland.de
13	Bürgerbus	**Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH** Rosa-Luxemburg-Str. 27 08468 Reichenbach Tel.: 03765/55 77 0 www.rvb-gerlach.de rvb-gerlach@t-online.de

Nr.	Mobilitätsprojekt	Adresse/Telefonnummer
14	Fahrradbus	**OVPS** **Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna – Sebnitz mbH** Bahnhofstr. 14a 01796 Pirna Tel.: 03501/79 21 60 Fax: 03501/79 21 04 www.ovps.de pirna@ovps.de
15	Fahrradbus	**VVO** **Verkehrsverbund Oberelbe** Elbcenter Dresden Leipziger Str. 120 01127 Dresden Tel.: 0180/22 66 22 66 www.vvo-online.de service@vvo-online.de
16	Rufbus	**Katzenstein Reisen Meyer und Wenzl GmbH** Reitzenhainer Str. 25c Marienberg Sachsen Tel.: 03735/67990 Fax: 03735/679931 http://www.meyer-wenzl.de
18	Rufbus	**Lassak-Reisen** Paul-Neck-Str. 121 02625 Bautzen Tel.: 03591/60 00 37 Fax: 03591/60 00 38 www.lassak-reisen.de info@lassak-reisen.de

Nr.	Mobilitätsprojekt	Adresse/Telefonnummer
19	Rufbus	**Mayer-Reisen** Busunternehmen & Reisebüro H.-G. Mayer e. K. OT Neu-Bloaschütz Nr. 7 02633 Göda Tel.: 03591/30 20 70 Fax: 03591/30 20 11 www.mayer-busreisen.de info@mayer-busreisen.de
20	Rufbus	**OVH** Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH Heide-land Geschäftssitz Oschatz Dresdener Str. 54 04758 Oschatz Tel.: 03435/90 60 0 Fax.: 03435/90 60 99 www.ov-heideland.de info@ov-heideland.de
21	Rufbus	**RBO** Regionalbus Oberlausitz GmbH Paul-Neck-Str. 139 02625 Bautzen Tel.: 03591 6260 Fax: 03591 626100 www.regiobus-bautzen.net info@regiobus-bautzen.net
22	Rufbus	**Reiseverkehr Schulze OHG** Süptitzer Weg 5 04860 Torgau Tel. (0 34 21) 73 15 11 Fax (0 34 21) 73 15 16 www.reiseverkehr-schulze.de kontakt@rvschulze.de

Nr.	Mobilitätsprojekt	Adresse/Telefonnummer
23	Rufbus	**S. Wilhelm Omnibusbetrieb** Inhaber Johannes Wilhelm e. K. Seminarstr. 15 02625 Bautzen Tel: 03591/42 98 0 www.swilhelm-reisen.de info@swilhelm-reisen.de
24, 44	Rufbus, Linientaxi	**VGG** Verkehrsgesellschaft Görlitz Zittauer Straße 71 02826 Görlitz Tel.: 03581 339595 www.vgg.stadtwerke-goerlitz.de kundencentervgg@veolia-verkehr.de
26	AnrufLinienTaxi	**CVAG** Chemnitzer Verkehrs-AG Carl-von-Ossietzky-Str. 186 09127 Chemnitz Tel.: 0371/23 70 0 Fax: 0371/23 70 60 0 www.cvag.de kontakt@cvag.de
27	AnrufLinienTaxi	**DVB** Dresdner Verkehrsbetriebe AG Trachenberger Str. 40 01129 Dresden Tel.: 0351/85 70 Fax: 0351/85 71 01 0 www.dvb.de service@dvbag.de

Nr.	Mobilitätsprojekt	Adresse/Telefonnummer
28, 33	AnrufSammelTaxi, Anruf-LinienTaxi	**Funk-Taxi-Service GmbH Freiberg i. A. der VBF** Geschäftsführer Karlheinz Köhler Roter Weg 39 09599 Freiberg Tel.: 03731/26 27 0 Fax: 03731/26 27 27 www.funktaxi-freiberg.de info@funktaxi-freiberg.de **VBF** Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg GmbH Frauensteiner Str. 105 09599 Freiberg Tel.: 03731/26 04 11 Fax: 03731/26 04 61 www.vbf-freiberg.de info@vbf-freiberg.de
29, 35	AnrufLinienTaxi, Anruf-SammelTaxi	**LVB** Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH Karl-Liebknecht-Str. 12 04107 Leipzig Tel.: 0341/19 44 9 Fax: 0341/49 22 07 9 www.lvb.de info@lvb.de
30, 37, 43	LinienTaxi, AnrufSammelTaxi, AnrufLinienTaxi	**PSB** Plauener Straßenbahn GmbH Melanchthonstr. 4 08523 Plauen Tel.: 03741/29 94 0 Fax: 03741/29 94 15 www.strassenbahn-plauen.de info@strassenbahn-plauen.de

Nr.	Mobilitätsprojekt	Adresse/Telefonnummer
31	Anruf-Linien-Taxi	**Reisedienst Heinig** Inh. Lutz Kaden Schäfergutstr. 13 09623 Nassau Tel.: 037327/7192 Fax: 037327/7139 http://www.reisedienst-heinig.de info@reisedienst-heinig.de
32	Anruf-Linien-Taxi	**SVZ** **Städtischen Verkehrsbetrieben Zwickau** Bahnhofstr. 2c/d 08056 Zwickau Tel.: 0375/21 33 84 http://www.svz-nahverkehr.de/ info@svz-nahverkehr.de
38	AnrufSammelTaxi	**RVD** Regionalverkehr Dresden GmbH Ammonstr. 25 01067 Dresden Tel.: 01802 443 443 Fax: 0351/49 54 03 3 www.rvd.de service@rvd.de
40	AnrufSammelTaxi	**VSE** Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH Indurstriegelände Str. B Nr. 8 02977 Hoyerswerda Tel.: 03571/46 96 10 Fax: 03571/46 96 19 www.vse-hy.de info@vse-hy.de