Zielsetzung
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen

Zielgruppe
- Erwachsene
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Seniorinnen und Senioren

Verkehrsmittel
- Bus (>9 Sitzplätze)
- E-Bike/Pedelec
- E-Scooter
- E-Roller
- Fahrrad
- privater Pkw

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten
- Fallen an

Integration alternativer Angebote in das ÖPNV-Angebot

Was sind alternative Angebote und wie erfolgt eine Integration?

Alternative Angebotsformen zählen neben den flexiblen Bedienformen als Teil des Bedarfsverkehrs. Im Gegensatz zum klassischen Linienverkehr und den flexiblen Bedienformen unterliegen sie in der Regel nicht dem Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Somit werden öffentlich zugängliche Verkehrsangebote, die nicht unter das PBefG fallen, den alternativen Angebotsformen zugeordnet. Hierzu zählen:

- Bike- und Carsharing (organisierte gemeinschaftliche Nutzung der Verkehrsmittel Fahrrad und Pkw , wobei Ausleih- und Rückgabestandort nicht immer identisch sein müssen),
- Ridesharing (öffentlich zugängliche Mitnahmesysteme, bei denen freie Plätze in Privat-Pkw angeboten werden) sowie
- soziale Fahrdienste (planbare, regelmäßige Verkehrsangebote von sozialen Institutionen oder Vereinen, die sich stark an den Bedürfnissen der Fahrgäste – vor allem Personen mit Mobilitätseinschränkungen – orientieren).

Sofern lediglich Pkw zum Einsatz kommen und kein Beförderungsentgelt erhoben wird, sind die Angebote in der Regel von den Vorschriften des PBefG befreit.

Die Integration alternativer Angebote erfolgt gewöhnlich über internetbasierte Mobilitätsplattformen. Diese können neben Informationen über den klassischen ÖPNV mit Bussen und Bahnen auch Informationen zur Verfügbarkeit der alternativen Verkehrsdienstleistungen sowie Buchungs- bzw. Bezahlmöglichkeiten zur Verfügung stellen.

Welche Vorteile bietet die Integration alternativer Angebote?

Die Integration alternativer Angebote erweitert das öffentliche Verkehrsangebot deutlich und bietet flexible Fahrtmöglichkeiten. Mit Ausnahme der sozialen Fahrdienste benötigen die Verkehrsdienstleistungen der öffentlich verfügbaren alternativen Angebotsformen zudem kein professionelles Fahrpersonal. Insbesondere in ländlichen Räumen ist eine Ergänzung des klassischen öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn um weitere Mobilitätsangebote zur Erschließung der Fläche durch den öffentlichen Verkehr wichtig.

Mobilitätsplattformen sind ein wichtiges Werkzeug zur Integration der verschiedenen Angebote, um diese sinnvoll digital zu verknüpfen und Angebot und Nachfrage zusammenzuführen. Eine nutzer- und serviceorientierte Integration alternativer Angebote kann die Multimodalität unterstützen und vorantreiben und fördert damit den Umweltverbund. Dabei können alle Angebote aus einer Hand erbracht werden, indem das lokale Verkehrsunternehmen sein Mobilitätsangebot um alternative Angebote erweitert. Sofern es in der Region bereits alternative Angebote anderer Anbieter gibt, kann die Integration auch ausschließlich über eine gemeinsame Mobilitätsplattform erfolgen, die alle Angebote bündelt und für die Nutzerinnen und Nutzer einfach zugänglich macht.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Während im klassischen Linienverkehr lediglich zwei Akteure, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (Konzessionär), für Planung und Betrieb verantwortlich sind, können bei der Integration alternativer Angebote viele weitere Akteure wie Anbieter von Car- und Bikesharing oder sozialen Fahrdiensten (z. B. Vereine) hinzukommen. Daher ist es wichtig, frühzeitig eine passende Organisationsstruktur zu schaffen und die konstruktive Zusammenarbeit aller Akteure zu fördern. Diese ist nicht nur für die Einführung, sondern auch für die Pflege und Weiterentwicklung der Angebote wichtig.

Für die Zusammenführung der Angebote in einer gemeinsamen Mobilitätsplattform bedarf es entsprechender Kooperationen und technischer Schnittstellen, insbesondere auch für die Echtzeitangaben zur Verfügbarkeit der Angebote.

Gleichzeitig sollte im Rahmen der Einführung geprüft werden, ob neue Tarifmodelle sinnvoll und rechtlich möglich sind, die alle Angebote umfassen.

Darüber hinaus ist es ratsam, unmittelbar mit den Bürgerinnen und Bürgern in einen Dialog zu treten, um deren Erwartungen, Anforderungen und Nutzungshemmnisse frühzeitig zu erkennen und zu berücksichtigen. Es sollte stets berücksichtigt werden, dass es Personengruppen gibt, die keinen Zugriff auf digitale Angebote haben. Um das neue Angebot vor Ort bekannt zu machen und mögliche Berührungsängste abzubauen, bieten sich begleitende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen an.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Bei alternativen Angebotsformen gibt es in der Regel keine Beförderungsgarantie. Das heißt, die gewünschte Fahrt der Kundin oder des Kunden findet nur statt, wenn ein entsprechendes Verkehrsmittel verfügbar oder eine passende Mitfahrgelegenheit vorhanden ist. Daher ist eine ausreichende Kapazitätsbemessung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit vorzuhalten. Mit Ausnahme der sozialen Fahrdienste ist bei den vorgestellten alternativen Angebotsformen eine einmalige Registrierung bzw. Anmeldung vor der ersten Nutzung erforderlich, die zunächst ein Nutzungshemmnis darstellt. Zudem ist bereits im Rahmen der Planung zu prüfen, welche konkreten Ausgestaltungsmöglichkeiten es gibt, ohne in den Geltungsbereich des PBefG zu fallen.

Weitere Maßnahmen (12)

Bikesharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/bikesharing)
Corporate Carsharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/corporate-carsharing)
Dorfauto (https://www.mobilikon.de/massnahme/dorfauto)
Fahrradverleih (https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradverleih)
Free-Floating-Carsharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/free-floating-carsharing)
E-Roller-Sharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/e-roller-sharing)
E-Scooter-Sharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/e-scooter-sharing)
Förderung von Fahrgemeinschaften (https://www.mobilikon.de/massnahme/foerderung-von-fahrgemeinschaften)
Integrierte Mobilitätsplattformen (https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen)
Privates Carsharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/privates-carsharing)

Ridepooling (https://www.mobilikon.de/massnahme/ridepooling)
Stationsbasiertes Carsharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/stationsbasiertes-carsharing)

Verwandte Praxisbeispiele (5)

Differenziertes Mobilitätssystem: ÖPNV-Projekt „Muldental in Fahrt“ (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/differenziertes-mobilitaetssystem-oepnv-projekt-muldental-fahrt)
Intermodalität/E-Mobilität: inmod Mecklenburg-Vorpommern (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/intermodalitaete-mobilitaet-inmod-mecklenburg-vorpommern)
Mobilitätsstation: Rad+BUS mobilSTation Mettingen (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-radbus-mobilstation-mettingen)
Mobilitätsstation Werther (Westfalen) (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-werther-westfalen)
Smartes DorfSHUTTLE - On-Demand-Ridepooling im Amt Süderbrarup (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/smartes-dorfshuttle-demand-ridepooling-im-amt-suederbrarup)

Verwandte Instrumente (6)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept)
Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept)
Kommunaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan)
Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg)
Regionaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan)
Regionales Entwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-entwicklungskonzept)

Verwandte Umsetzungshilfen (3)

Mobilitätsberatung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/mobilitaetsberatung)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)
Qualitätstests von Mobilitätsangeboten (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/qualitaetstests-von-mobilitaetsangeboten)

Publikationen zum Thema (1)

Linienbedarfsverkehre auf dem Land (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/linienbedarfsverkehre-auf-dem-land)

Quellen (3)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2016: Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Zugriff: https://www.bmv.de, Service, Publikationen [abgerufen am 17.02.2026].

Krämer, Peter, Weiss, Alois, Benz, Horst, 2019: Vernetzung aller Mobilitätsangebote. Der Nahverkehr, 37, S. 52-57. Zugriff: https://www.odenwaldmobil.de/fileadmin/DAM/Dokumente/garantiert_mobil/Fachartikel_Mobilitaetsangebot [abgerufen am 17.02.2026].

Schiefelbusch, Martin, 2014: ÖPNV von unten: Ländliche Mobilität als ein Gemeinschaftswerk. Der Nahverkehr, 32, S. 7-8. Zugriff: https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/Gemeinschaftsverkehre/Sonderdruck_Laendliche_Mobilitaet_als_Gemeinschaftswerk.pdf [abgerufen am 17.02.2026].