

Anrufbus (R-Bus)

Zielsetzung

- Auslastung optimieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Region/Standort erschließen
- Taktung erhöhen

Zielgruppe

- Erwachsene
- Jugendliche
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Seniorinnen und Senioren
- Touristen

Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Begleitung
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)

Raumstruktur

- überwiegend ländlich

Investitionskosten

- Fallen an



Quelle: Mobilikon 2021

Was ist ein Anrufbus im Richtungsbandbetrieb (R-Bus)?

Der Anrufbus im Richtungsbandbetrieb (R-Bus) verkehrt fahrplangebunden von Haltestelle zu Haltestelle auf einer festen Grundroute. Sofern ein Fahrtwunsch über eine Anmeldung (z. B. telefonisch oder per App) erfolgt ist, bedient er zusätzliche Bedarfshaltestellen innerhalb eines definierten Richtungsbandes. So kombiniert der R-Bus fest bediente Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und Bedarfshaltestellen in kleineren Ortschaften, die nur bei Nachfrage angefahren werden. In Ausnahmefällen kann der Ausstieg auch vor der Haustür anstatt an der Haltestelle erfolgen.

Welche Vorteile bietet der R-Bus?

Da der R-Bus nicht nur auf einer festen Linie verkehrt, sondern ein Band an Haltestellen bedient, besitzt er ein großes Einzugsgebiet. Er ermöglicht ein dichtes Haltestellennetz, von denen jedoch eine Vielzahl nur bei Bedarf angesteuert werden. So können auch zwischen nachfragestarken Orten gelegene nachfrageschwache Ortschaften oder kleinere Siedlungsbander abseits der Grundroute bedient werden. Der R-Bus bietet sich daher insbesondere bei bandartig angeordneten Siedlungsstrukturen an, wenn auf einer Grundroute eine ausreichend hohe Nachfrage den regelmäßigen Betrieb zwischen fest bedienten Haltestellen bedingt.

Der Anrufbus im Richtungsbandbetrieb ist tariflich und informationstechnisch in der Regel in das bestehende ÖPNV -Angebot integriert, sodass die Nutzung für die Kundin und den Kunden nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden ist und bekannte Informationssysteme (beispielsweise Websites oder Apps) genutzt werden können.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Für die Einführung des R-Busses im Richtungsbandbetrieb sind verschiedene Partnerinnen und Partner, wie der Aufgabenträger (in der Regel die Kommune), die Kämmerei oder das örtliche

Verkehrsunternehmen einzubinden. Zunächst müssen Untersuchungen durchgeführt werden, die die Gegebenheiten vor Ort (z. B. Bevölkerungsdichte, Siedlungsstruktur, Kundengruppen oder alternative Mobilitätsangebote) erfassen. Darüber hinaus ist es sinnvoll, unmittelbar mit den Bürgerinnen und Bürgern und weiteren Stakeholdern (wie Krankenhäusern, Schulen, Vereinen oder Seniorenheimen) in einen Dialog zu treten, wenn speziell die Mobilität bestimmter Personengruppen gefördert werden soll.

Darauf aufbauend können zielgerichtete Mobilitäts- und Bedienkonzepte entwickelt werden, nach denen der Anrufbus im Richtungsbandbetrieb eingesetzt wird. Grundlage für die Genehmigung von Anruflinienverkehren im Richtungsbandbetrieb bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Aus Sicht der Kommune ist dabei insbesondere die Einbindung in bestehende Verkehrsverträge von Bedeutung.

Im nächsten Schritt muss der Anrufbus im Richtungsbandbetrieb in den ÖPNV-Betrieb integriert und die Finanzierung sichergestellt werden. Zur Finanzierung können verschiedene Förderprogramme und Investitionshilfen genutzt werden, die durch den Bund und die Länder zur Verfügung gestellt werden. Weitere Informationen zu (lokalen) Förderprogrammen müssen vor Ort recherchiert werden, beispielsweise in der Fördermitteldatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Aufgrund der Ähnlichkeit zum konventionellen Linienverkehr können Anrufbusse im Richtungsbandbetrieb in der Regel vom örtlichen Verkehrsunternehmen betrieben werden. Die Anmeldung des Fahrtwunsches erfolgt meist telefonisch, sodass eine entsprechende Servicenummer bereitgestellt werden muss, über die die Fahrtwünsche angemeldet werden können und anschließend in das Dispositionssystem eingespielt werden.

Für die Einführung eines R-Busses fallen einmalige Einführungskosten (Entwicklungs-, Planungs- und Investitionskosten, insbesondere für die benötigte technische Ausrüstung in Form von Dispositionsrechnern und Bordcomputern) an. Da die Fahrgeldeinnahmen im laufenden Betrieb die Kosten häufig nicht decken, ergibt sich zudem ein fortlaufender Zuschussbedarf über den Zeitraum der Nutzung. Die absolute Höhe der Kosten ist durch eine Vielzahl an Faktoren und insbesondere die Angebotsausgestaltung, die durchschnittlich zurückgelegte Strecke und die Tarifgestaltung geprägt. Um das neue Angebot vor Ort bekannt zu machen und mögliche Berührungspunkte abzubauen, bieten sich begleitende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen an. Im weiteren Betrieb sollte aufmerksam beobachtet werden, welches Nutzungsverhalten sich einstellt und ob gegebenenfalls noch Optimierungsbedarf besteht.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Da die im Bedarfsfall möglichen Abweichungen von der Linie nur begrenzt kalkulierbar sind, kann der Fahrplan des R-Busses auch auf der Grundroute nicht exakt festgelegt werden. Dies führt im Vergleich zu einem normalen Linienbus zu einem Komfortverlust für die Fahrgäste auf der Grundroute. Für die Fahrgäste, die abseits der Grundroute zusteigen möchten, kann die erforderliche Fahrtwunschanmeldung eine Hemmschwelle darstellen, die eine spontane Nutzung erschwert. Für das Verkehrsunternehmen ist die Umsetzung eines R-Busses vergleichsweise aufwändig, da die benötigte technische Ausrüstung (Dispositionsrechner und Bordcomputer) für die aufwändigere Routendisposition beschafft werden und während der Betriebszeit des R-Busses zudem eine Servicehotline betrieben werden muss.

Weitere Maßnahmen

Anrufbus (F-Bus) (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-f-bus>)

Anrufbus (RF-Bus) (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-rf-bus>)

Anrufbürgerbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbuengerbus>)

Anruflinienbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anruflinienbus>)

Anruflinientaxi (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anruflinientaxi>)

Anrufsammelbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammelbus>)

Anrufsammeltaxi (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammeltaxi>)
Barrierefreier ÖV (<https://www.mobilikon.de/massnahme/barrierefreier-oev>)
Gemeindebus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/gemeindebus>)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Anrufbus: moobil+ (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anrufbus-moobil>)
Anrufbus: MultiBus Heinsberg (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anrufbus-multibus-heinsberg>)
Digitaler Rufbus: BerlKönig BC (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/digitaler-rufbus-berlkoenig-bc>)

Verwandte Instrumente

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen
(<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)
Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept
(<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)
Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)
ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (<https://www.mobilikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender>)
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
(<https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
(<https://www.mobilikon.de/instrument/verordnung-eg-nr-13702007-des-europaeischen-parlaments-und-des-rates-vom-23-oktober-2007>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Aufgabenträgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung>)
Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)
Bürgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung>)
Fahrplanheft (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/fahrplanheft>)
Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie
(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)
Potenzialanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse>)

Publikationen zum Thema

Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/integrierte-mobilitaetskonzepte-zur-einbindung-unterschiedlicher>)
Linienbedarfsverkehre auf dem Land
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/linienbedarfsverkehre-auf-dem-land>)
Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mit-demand-angeboten-oepnv-bedarfsverkehre-modernisieren>)
Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mobilitaets-und-angebotsstrategien-laendlichen-raeumen>)
Mobilitätsoffensive für das Land (<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mobilitaetsoffensive-fuer-das-land>)

Quellen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.), 2009: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Berlin. Zugriff: <https://d-nb.info/> [abgerufen am 28.12.2023].

Dennig, Daniela, Sieber, Niklas, 2002.: Alternative Bedienungsformen im ÖPNV - Typisierung und rechtlicher Rahmen. In Verkehr und Technik 3/2002. Zugriff: <http://www.niklas-sieber.de/>, Publications [abgerufen am 28.12.2023].