Anrufbus (RF-Bus)

Zielsetzung
- Abwanderung verhindern
- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Kooperationen stärken
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Region/Standort erschließen
- Taktung erhöhen

Zielgruppe
- Erwachsene
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Seniorinnen und Senioren

Fahrtzweck
- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit

Verkehrsmittel
- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich

Investitionskosten
- Fallen an

Was ist ein RF-Bus?

Der RF-Bus ist ein Anrufbus im Flächenbetrieb ohne Haustürbedienung (RF-Bus). Er verkehrt nur, wenn ein Fahrtwunsch angemeldet worden ist (z. B. telefonisch oder per App). Innerhalb des Bedienungszeitraums wählt der Fahrgast selbst die gewünschte Abfahrtszeit. Nachdem der Fahrtwunsch einem Fahrzeug zugeordnet wurde, informiert die Disposition die Nutzerin bzw. den Nutzer über die tatsächliche Abfahrtszeit. Innerhalb des festgelegten Bedienungsgebiets erfolgt die Fahrt auf direktem Weg vom Quell- zum Zielort. Ein- und Ausstieg erfolgen an der Haltestelle. Der Fahrgast muss beim Anmelden seines Fahrtwunsches sowohl die Einstiegs- als auch die Ausstiegshaltestelle angeben.

Festgelegt sind also lediglich das Bedienungsgebiet und der Bedienungszeitraum, in denen Fahrgäste befördert werden können. Die Fahrtroute ergibt sich erst aus den Fahrtwünschen, die einem Fahrzeug zugeordnet werden. Dabei wird versucht, mehrere gleichgerichtete Fahrtwünsche zu bündeln.

Welche Vorteile bietet der RF-Bus?

Ein RF-Bus bringt verschiedene Vorteile mit sich. Für die Nutzerin bzw. den Nutzer bietet der Flächenbetrieb eine größtmögliche räumliche Erschließung. Die direkte Fahrt vom Start- zum Zielort führt zudem zu einem Komfortgewinn. Aus der Betreiberperspektive bietet der Flächenbetrieb die Möglichkeit, schwer bündelbare, disperse Mobilitätsbedürfnisse zu bedienen. Auch die nicht vorhandene Fahrplanbindung bietet einen hohen Komfort für die Nutzerin bzw. den Nutzer, da eine individuelle Zeitplanung möglich ist. Auf Seite der Betreiber verringert zudem die Haltestellenbedienung den Dispositionsaufwand.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Für die Einführung des RF-Busses 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 RF-Bus eingesetzt wird. Grundlage für die Genehmigung von Anruflinienverkehren im Flächenbetrieb bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Aus Sicht der Kommune ist dabei insbesondere die Einbindung in bestehende Verkehrsverträge von Bedeutung.

Im nächsten Schritt muss der RF-Bus 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 RF-Busse 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 RF-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 Angebotsgestaltung, die durchschnittlich zurückgelegte Strecke und die Tarifgestaltung geprägt. Um das neue Angebot vor Ort bekannt zu machen und mögliche Berührungsängste 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

Ein kostendeckender Betrieb eines RF-Busses ist in der Regel aufgrund der erforderlichen Investitions- und Betriebskosten nicht möglich. Die Kosten können reduziert werden, indem der Betrieb durch lokale Taxiunternehmen mit ohnehin vorhandenen Fahrzeugen und dem Einsatz einer bereits vorhandenen Disposition erfolgt. In der Praxis zeigt sich, dass sich beim Flächenbetrieb oft eine Art Richtungsband herausbildet. Der Flächenbetrieb ist deshalb nur eine ergänzende Betriebsform und hat eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

Weitere Maßnahmen

Anrufbus (F-Bus) (https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-f-bus)
Anrufbus (R-Bus) (https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-r-bus)
Anrufbürgerbus (https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbuergerbus)
Anruflinienbus (https://www.mobilikon.de/massnahme/anruflinienbus)
Anrufsammelbus (https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammelbus)
Anrufsammeltaxi (https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammeltaxi)
Barrierefreier ÖV (https://www.mobilikon.de/massnahme/barrierefreier-oev)
Differenziertes Mobilitätssystem (https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem)
Gemeindebus (https://www.mobilikon.de/massnahme/gemeindebus)
Ridepooling (https://www.mobilikon.de/massnahme/ridepooling)

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)
Modellvorhaben On-Demand vs. Ortsbus in Neunkirchen-Seelscheid (unterschiedliche ÖPNV-Strategien zur Flächenerschließung im Vergleich) (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/modellvorhaben-demand-vs-ortsbus-neunkirchen-seelscheid-unterschiedliche-oepnv)

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

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)

Quellen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), 2009: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfragenschwachen Räumen. Zugriff: https://d-nb.info [abgerufen am 05.01.2024].

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 19.12.2019: Flächenbetrieb im Regionalverkehr auf dem Lande. Zugriff: https://www.forschungsinformationssystem.de, Personenverkehr, Mobilität und Raum, Öffentlicher Nahverkehr (Land), Planung und Betrieb [abgerufen am 05.01.2024].