

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

- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich

Investitionskosten

- Fallen an

Anruflinienbus

Was ist ein Anruflinienbus?

Der Anruflinienbus verkehrt fahrplangebunden auf einem festen Streckennetz von Haltestelle zu Haltestelle. Dabei werden nur die Haltestellen bedient, für die ein Fahrgast im Voraus seinen Einstiegswunsch angemeldet hat (z. B. telefonisch oder per App) oder an denen ein Fahrgast aussteigen möchte. Mit dem Anruflinienbus kann auch in nachfrageschwachen Zeiten und Regionen ein ÖPNV-Angebot geschaffen und die Mobilität verbessert werden. Durch die Vermeidung von Leerfahrten kann der Anruflinienbus für den Betreiber kosteneffizienter gestaltet werden. Ein Anruflinienbus kann ein bestehendes ÖPNV-Netzwerk ergänzen und flexibilisieren. Er dient in der Regel dazu, Stadt- bzw. Regionalbusse zu ersetzen oder das Angebot in ländlichen Räumen auszubauen. Zielgruppe sind insbesondere die Bewohner und Bewohnerinnen des Einzugsbereichs der (Bedarfs-)Haltestellen. Für den Anruflinienbus werden zumeist Standard- oder Kleinbusse eingesetzt.

Welche Vorteile bietet ein Anruflinienbus?

Der Anruflinienbus eignet sich für große Bedienungsgebiete mit mehr als 100 Quadratkilometern Fläche, geringem Fahrgastpotenzial (90 bis 290 Einwohner/Quadratkilometer) und linienhaften oder radialen Siedlungsstrukturen. Mit seiner Fahrplanbindung und dem Zu- und Ausstieg an Haltestellen können Anruflinienbusse bei einem entsprechenden Nachfragepotenzial Fahrtwünsche, im Vergleich zu anderen flexiblen Bedienformen, am besten bündeln. So können Fahrplanlücken bestehender Linien ergänzt bzw. Linienverkehre in Zeiten geringer Nachfrage oder in nachfrageschwachen Gebieten ersetzt und

Kosten eingespart werden. Zudem ist der Umstieg vom konventionellem Linienverkehr auf den Anruflinienbus vergleichsweise einfach. Für den Betrieb sind keine zusätzlichen aufwändigen technischen Ausstattungen notwendig und die Disposition kann weitestgehend in bestehenden Strukturen erfolgen. Aufgrund der Ähnlichkeit zum konventionellen Linienverkehr können Anruflinienbusse in der Regel vom örtlichen Verkehrsunternehmen betrieben werden. Aus Sicht von Kundinnen und Kunden bietet der Anruflinienbus Vorteile, da mit Bedarfshaltestellen das Einzugsgebiet ausgeweitet und der ÖPNV mit Ausnahme der Anmeldung des Fahrtwunsches in gewohnter Weise genutzt werden kann. Der Anruflinienbus ist tariflich und informationstechnisch in der Regel in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert, sodass die Nutzung für Kundinnen und Kunden nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden ist und bekannte Informationssysteme (beispielsweise Websites oder Apps) genutzt werden können.

Wie erfolgt die konkrete Umsetzung?

Für die Einführung des Anruflinienbusses 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 in einen Dialog zu treten, wenn beispielsweise speziell die Mobilität bestimmter Personengruppen (wie Seniorinnen und Senioren oder Familien) gefördert werden soll. Darauf aufbauend können zielgerichtete Mobilitäts- und Bedienkonzepte entwickelt werden, nach denen der Anruflinienbus eingesetzt wird. Dies kann beispielsweise die Fokussierung auf nachfrageschwache Gebiete oder Tagesrandzeiten oder auch die Auswahl der Fahrzeuge betreffen. Die Grenzen zwischen den verschiedenen Bedienformen sind in der Praxis nicht immer trennscharf und stellen häufig eine Mischform aus Haltestellen- und Haustür-Bedienung dar. Grundlage für die Genehmigung von Anruflinienverkehren bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Aus Sicht der Kommune ist dabei insbesondere die Frage der Genehmigung des Anruflinienbusses als Linienverkehr nach § 42 PBefG sowie die Einbindung in bestehende Verkehrsverträge von Bedeutung.

Im nächsten Schritt muss der Anruflinienbus 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. Für die Einführung eines Anruflinienbusses werden in der Regel einmalige Einführungskosten (Entwicklungskosten, Planungskosten, Sachkosten) fällig. 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, insbesondere die Angebotsausgestaltung, die durchschnittlich zurückgelegte Strecke sowie die Tarifpolitik, 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, welche Nutzungsverhalten sich einstellen und ob gegebenenfalls noch Optimierungsbedarf besteht.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Im Gegensatz zum klassischen Linienverkehr ist keine unangemeldete Nutzung möglich. Kundinnen und Kunden müssen ihre Fahrtwünsche in der Regel 30 bis 90 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt anmelden, was ein Nutzungshemmnis darstellen kann. Auch wenn sich gegenüber einem schwach ausgelasteten Linienverkehr Kosteneinsparungen ergeben können, sind die Fahrgeldeinnahmen des Anruflinienbus in der Regel nicht für einen kostendeckenden Betrieb ausreichend.

Weitere Maßnahmen

Anrufbus (F-Bus) (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-f-bus>)
Anrufbus (R-Bus) (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-r-bus>)
Anrufbus (RF-Bus) (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbus-rf-bus>)
Anrufbürgerbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbuengerbus>)
Anruflinientaxi (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anruflinientaxi>)
Anrufsammelbus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammelbus>)
Anrufsammeltaxi (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufsammeltaxi>)
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>)

Ehrenamtlicher Seniorenfahrdienst und Bürger- und Seniorenbus auf Basis Rufbus in Markt Altmannstein (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ehrenamtlicher-seniorenfahrdienst-und-buerger-und-senioribus-auf-basis-rufbus-markt>)

ILSE Bus - Der Rufbus (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ilse-bus-der-rufbus>)

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>)

Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV
(<https://www.mobilikon.de/instrument/handbuch-zur-planung-flexibler-bedienungsformen-im-oepnv>)

Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

(<https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)

ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (<https://www.mobilikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender>)

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. Zugriff:

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvbs/sonderveroeffentlichungen/2009/handbuch-zur-planung-flexibler-bedienungsformen-im-oepnv>
[abgerufen am 24.11.2023].

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2016: Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Zugriff: <https://www.bmvi.de>, Service, Publikationen [abgerufen am 24.11.2023].