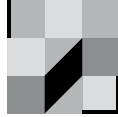




Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Bundesamt
für Bauwesen und
Raumordnung

BBSR-Online-Publikation, Nr. 10/2009

Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen

Evaluationsreport

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-
und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR), Bonn

Bearbeitung

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt,
Energie GmbH, Wuppertal (Auftragnehmer)
Susanne Böhler (Leitung)

Ulrich Jansen
Carolin Schäfer-Sparenberg
Philipp Hillebrand
Thorsten Koska
Elisabeth Süßbauer

PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe
Annette Kindl

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin

Jens Staats
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn
Thomas Wehmeier (Leitung)

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Zitierhinweise

BMVBS / BBSR (Hrsg.): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge
in nachfrageschwachen Räumen, BBSR-Online-Publikation 10/2009.
urn:nbn:de:0093-ON1009R150

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist
nicht unbedingt mit der der Herausgeber identisch.

ISSN 1868-0097
urn:nbn:de:0093-ON1009R150

© BMVBS / BBSR März 2009

Ein Projekt des Forschungsprogramms „Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)“
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des
Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR).

ZUSAMMENFASSUNG	3
SUMMARY	3
1 EINLEITUNG	4
1.1 EINFÜHRUNG IN DEN EVALUATIONSREPORT	4
1.2 AUSGANGSSITUATION: DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IM NACHFRAGESCHWACHEN RAUM	5
1.3 ZIELSETZUNG DES PROJEKTES	6
1.4 FLEXIBLE ANGEBOTSFORMEN IM LÄNDLICHEN RAUM	6
1.5 BESCHREIBUNG NACHFRAGESCHWACHER RÄUME.....	8
2 ZIELSETZUNG UND ABLAUF DER EVALUATION	10
3 METHODISCHES VORGEHEN	12
3.1 ERHEBUNG VON FLEXIBLEN BEDIENUNGSFORMEN IN DEUTSCHLAND	12
3.2 AUSWAHL UND ANALYSE VON 40 PRAXISBEISPIELEN	14
3.3 TIEFENANALYSE VON ZWÖLF PRAXISBEISPIELEN	15
4 ANALYSE VON 40 FLEXIBLEN BEDIENUNGSFORMEN	17
4.1 ANALYSE ANGEBOTSSPEZIFISCHER KRITERIEN VON 40 PRAXIS-BEISPIELEN.....	18
4.1.1 Die Angebotsformen.....	18
4.1.2 Die Zielsetzung der Angebote	19
4.1.3 Genehmigungsform	19
4.1.4 Betreiberform der flexiblen Angebote.....	20
4.1.5 Tarifgestaltung: Fahrpreise und Komfortzuschläge	20
4.2 BESCHREIBUNG VON STRUKTURDATEN DER BEDIENUNGSGEBIETE	21
4.2.1 Infrastrukturausstattung der Bedienungsgebiete und Erreichbarkeit von Zentren	22
4.2.2 Pendlersaldo (Verhältnis von Einpendlern und Auspendlern).....	24
4.2.3 Einwohner-Arbeitsplatzdichte	24
4.2.4 Altersstruktur der Bevölkerung in den Bedienungsgebieten	25
4.2.5 Pkw-Dichte und Entwicklung des Pkw-Bestandes in den Bedienungsgebieten.....	25
4.3 ANALYSE DER ZUSAMMENHÄNGE VON ANGEBOTSFORMEN UND STRUKTUR DER BEDIENUNGSGEBIETE.....	26
4.3.1 Angebotsform nach Fläche des Bedienungsgebietes.....	26
4.3.2 Angebotsform nach Einwohnerzahl des Bedienungsgebietes	27
4.3.3 Angebotsform nach Fahrgastpotenzial des Bedienungsgebietes.....	28
4.3.4 Angebotsform nach Bevölkerungsdichte des Bedienungsgebietes	29
4.3.5 Angebotsform nach Potenzialdichte des Bedienungsgebietes	29
5 TIEFENANALYSE VON ZWÖLF FLEXIBLEN BEDIENUNGSFORMEN	31
5.1 RAUMSTRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN DER AUSGEWÄHLTEN BEISPIELE.....	31
5.2 AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE	33
5.2.1 Angebotsformen	34
5.2.2 Rahmenbedingungen	36
5.2.3 Planerische Aspekte.....	37
5.2.4 Organisatorische Aspekte	41

5.2.5	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung.....	44
5.2.6	Kundenorientierte Kommunikation	49
5.2.7	Bewertung der Angebote durch die Akteure	51
6	STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSEN.....	53
6.1	SWOT-ANALYSE FLEXIBLER BEDIENUNGSFORMEN.....	53
6.2	STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER UNTERSCHIEDLICHEN ANGEBOTSFORMEN	59
7	VERZEICHNISSE	63
7.1	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	63
7.2	TABELLENVERZEICHNIS	63
7.3	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	64
7.4	QUELLENVERZEICHNIS	65
7.5	GLOSSAR	67
8	ANHANG	73
8.1	TEILNEHMER UND TEILNEHMERINNEN DER ERSTEN SITZUNG DES EXPERTENKREISES .	73
8.2	ANALYSEKRITERIEN FÜR DIE TIEFENANALYSE (1-7).....	74
8.3	STECKBRIEFE DER IM RAHMEN DER TIEFENANALYSE UNTERSUCHTEN BEISPIELE	80
8.4	ÜBERSICHT 89 PRAXISBEISPIELE	91

Zusammenfassung

Das Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen soll Regional- und Verkehrsplanern helfen, in nachfrageschwachen Regionen flexible Bedienungsformen des ÖPNV erfolgreich einzuführen. Flexible Bedienungsformen sollen in diesen Regionen einen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten, indem sie für Bevölkerungsgruppen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, den Zugang zu infrastrukturellen Einrichtungen, Gütern und Dienstleistungen sicherstellen.

In einem ersten Arbeitsschritt wurden bestehende flexible Bedienungsformen in Deutschland evaluiert. Ziel der Untersuchungen war es, aus diesen Erfahrungen zu lernen, um die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienungsformen zu optimieren. 40 gut dokumentierte Praxisbeispiele aus nachfrageschwachen Regionen wurden hinsichtlich ihrer raum- und infrastrukturellen Rahmenbedingungen sowie anhand ihrer organisatorischen und wirtschaftlichen Aspekte untersucht. Für zwölf der Praxisbeispiele wurden die Untersuchungen zusätzlich vertieft, unter anderem im Hinblick auf ihre planerische Ausgestaltung und die Nachfragestrukturen.

Die Hauptaufgabe der Angebote ist die Anbindung peripherer Ortsteile und Gemeinden mit teils geringer Infrastrukturausstattung an die Kernorte, die über höherwertige Versorgungsangebote verfügen sowie teilweise auch das ÖPNV-Angebot zu verbessern - bei gleichzeitig höherer Wirtschaftlichkeit im Gesamtsystem. Beim überwiegenden Teil der untersuchten Beispiele wurden mit der flexiblen Bedienung jedoch neue Mobilitätsangebote geschaffen, die auch einen zusätzlichen finanziellen Aufwand erzeugen. Wichtige Kriterien für die Einführung flexibler Bedienungsformen sind die bestehenden Verkehrsbeziehungen und -bedürfnisse sowie ein ausreichendes Fahrgastpotenzial in den Quellgebieten des Bedienungsgebietes. Für die Wahl einer geeigneten flexiblen Bedienungsform sind die Größe der Bedienungsgebiete, die Bevölkerungsdichte und die Siedlungsstruktur maßgeblich.

Summary

The manual on flexible transport systems should assist regional- and transport planners in successfully implementing flexible public transport systems in low-demand regions. Flexible transport systems support public services by providing access to infrastructure, goods and services to all population groups.

To generate this manual, existing flexible transport systems in Germany were evaluated with the aim to learn from experience and, thus, to improve the introduction and operation of flexible service systems in the future. Therefore, 40 well documented examples of flexible transport systems in rural areas were examined. The focus of this examination was put on their framework requirements to land-use pattern and infrastructure as well as on the organisational and economic aspects. Moreover, twelve best-practice examples have been analysed in more detail, i.a. regarding their planning principles and their target group. The detailed analysis showed the following results:

The targets of most flexible transport services were to strengthen local public transport and at the same time reduce costs by higher operating efficiency of the general transport system. By introducing a flexible system the majority of practice-examples supplemented the existing public transport service and thus, the raised the operating costs. The aim of implementing flexible transport services is to connect peripheral districts and municipalities with low infrastructural facilities to centres with improved infrastructure. Relevant criteria for the implementation of flexible transport services are on the one hand the existing traffic relation and demands as well as on the other hand a sufficient number of passengers in the peripheral districts. For choosing the appropriate flexible transport service, relevant factors are the size of the service area, the population density and the existing housing infrastructure.

1 Einleitung

1.1 Einführung in den Evaluationsreport

Der hier vorliegende Evaluationsreport stellt erste Arbeitsergebnisse des Projektes „Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen – Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen“ vor, das im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführt wird.

Grundlage des Handbuches für die Regionalplanung ist die Aufarbeitung von bestehenden Erfahrungen zur Planung, Einführung und Optimierung flexibler Bedienungsformen. In der ersten Projektphase (November 2006 bis April 2007) wurden deshalb Fallbeispiele flexibler Bedienungsformen in Deutschland erhoben und Kriterien für die Analyse und Bewertung dieser Beispiele erarbeitet. Die Zwischenergebnisse der Evaluation wurden mit dem Auftraggeber und am 31. Januar 2007 im Rahmen eines Workshops mit Planungs- und Verkehrsexperten aus der Praxis und Forschung diskutiert.

Der Evaluationsreport konkretisiert die für das Projekt wesentlichen Begriffe - den der flexiblen Bedienungsformen¹ und den des nachfrageschwachen Raumes (vgl. Kapitel 1.4 und 1.5) - und stellt den gestuften Auswahlprozess der für die Evaluation geeigneten Praxisbeispiele vor (vgl. Kapitel 2 und 3). Im Rahmen der Ergebnisdarstellung erfolgt zunächst in Kapitel 4 die deskriptive Darstellung der Grobanalyse von 40 untersuchten Beispielen und in Kapitel 5 die der vertieften Analyse von 12 Beispielen. Es werden dabei sowohl die Befunde zum Angebot und zur Struktur der Bedienungsgebiete als auch die bestehenden Zusammenhänge aufgeführt.

Im abschließenden Kapitel 6 erfolgt im Rahmen einer Stärken-Schwächen-Analyse die zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse (Kapitel 6.1). Aufbauend auf dieser Bewertung werden – als Ausblick auf das nachfolgend zu entwickelnde Handbuch – das Auswahlraster zur Einführung flexibler Bedienungsformen vorgestellt und erste Handlungsempfehlungen für die Regionalplanung abgeleitet.

Auf Basis der Befunde erfolgt in Abstimmung mit dem Projekt begleitenden Expertenkreis und nach Praxistests in Modellregionen die Fertigstellung des Handbuches.

¹ Der Begriff „Bedienungsform“ wird im Evaluationsreport als Oberbegriff für die flexible Bedienung verwendet, während der Begriff „Angebotsform“ bei der Beschreibung der definierten Typen L-Bus, F-Bus, R-Bus, RF-Bus und R-AST verwendet wird.

1.2 Ausgangssituation: Der Öffentliche Verkehr im nachfrageschwachen Raum

Der demographische Wandel in Deutschland ist gekennzeichnet durch einen Rückgang der Bevölkerung, die Verschiebung der Altersstruktur und Schrumpfungsprozesse insbesondere in weiten Teilen Ostdeutschlands, aber auch in einigen Teilen Westdeutschlands. Diese Entwicklung ist bei der Gewährleistung einer angemessenen Daseinsvorsorge mit infrastrukturellen Einrichtungen, Gütern und Dienstleistungen zu berücksichtigen. Sie ist mit neuen Herausforderungen verbunden: Eine zentrale Herausforderung für die Zukunft besteht darin, den Zugang zu Leistungen der Daseinsvorsorge gerade auch in nachfrageschwachen Räumen zu gewährleisten. Hierbei spielen insbesondere öffentliche Mobilitätskonzepte zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Infrastruktureinrichtungen eine entscheidende Rolle.

Mit zunehmender ländlicher Prägung des Raumes und dispersen Siedlungsstrukturen nimmt die Möglichkeit eines wirtschaftlich tragfähigen und zugleich attraktiven Angebots im Personennahverkehr ab.

Die Folgen für die Kunden des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind ein zunehmend lückenhaftes Mobilitätsangebot und die Notwendigkeit der Autonutzung. Für die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger bedeuten die geringe Nachfrage und die reduzierte Bündelungsfähigkeit einen defizitären Betrieb ihrer Verkehre. Die in der Regel liniengebundenen Busangebote konzentrieren sich zumeist auf nachfragestarke, meist längere Distanzen betreffende Relationen und sind auf die Hauptverkehrszeiten und damit insbesondere auf den Schüler- und teilweise den Berufspendelverkehr ausgerichtet. In den Schwachlastzeiten und im Kurzstreckenbereich nehmen die Verkehrsangebote deutlich ab.

Unabhängig von der geringeren Nachfrage nach ÖPNV in Räumen mit geringer Siedlungs- und Bevölkerungsdichte besteht jedoch ein breiter Konsens, dass eine Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden sollte.² Offen jedoch ist die Frage, in welchem Umfang und mit welcher Angebotsqualität öffentliche Verkehrsleistungen bereitzustellen sind, damit eine ausreichende Mobilität der Bevölkerung gesichert ist.

Vor diesem Hintergrund wurden bereits in den 1980er, verstärkt aber seit den 1990er Jahren flexible Bedienungsformen im ÖPNV entwickelt und umgesetzt, um in ländlichen Räumen, d.h. in nachfrageschwachen Gebieten, aber auch im suburbanen Raum ein ÖPNV-Angebot zu gewährleisten. Idee dieser bedarfsgerechten Bedienungsformen ist es, das öffentliche Verkehrsangebot in einer an die tatsächliche Nachfrage angepassten Angebotsqualität aufrecht zu erhalten.

Vor dem Hintergrund der Situation der Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre wird mit der Einführung flexibler Bedienungsformen das Ziel verfolgt, die Kosten für den Betrieb eines ÖPNV-Systems zu reduzieren und trotzdem die Zugänglichkeit zentraler Orte zu gewährleisten. Die flexiblen Bedienungsformen sind dazu meist in höherwertige Ver-

² Schäfer-Sparenberg et al. (2006): Steuerung nachhaltiger Daseinsvorsorge im öffentlichen Nahverkehr

kehrssysteme eingebunden, z. B. als Zu- und Abbringerdienste des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

1.3 Zielsetzung des Projektes

Mittlerweile existiert eine ganze Reihe flexibler Bedienungsformen, die zur Sicherung der Mobilität in nachfrageschwachen Regionen beitragen. Das Projekt hat zum Ziel, auf der Grundlage der bestehenden Erfahrungen als Planungs- und Entscheidungshilfe für die Einführung solcher flexibler Verkehrsangebote ein Handbuch zu erarbeiten. Das Handbuch soll aufzeigen, welche Angebotsform unter besonderer Berücksichtigung der jeweiligen Siedlungs- und Raumstrukturen der Planungsgebiete die am besten geeignete Form der flexiblen Bedienung darstellt und welche Aspekte bei der Konzeption und Planung zu beachten sind.

Das Handbuch richtet sich an Akteure der Regional- und Verkehrsplanung in nachfrageschwachen Räumen. Diesen Akteuren sollen die notwendigen Hintergrundinformationen und Planungshilfen zur Konzeption, Einführung und Planung sowie zur Optimierung bestehender flexibler ÖPNV-Angebote an die Hand gegeben werden. Adressaten im weiteren Sinne sind Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und die für die Verkehrsplanung politisch Verantwortlichen.

Dazu wird eine Evaluation bereits bestehender flexibler Angebote hinsichtlich ihrer raum- und infrastrukturellen sowie ihrer organisatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durchgeführt. Eine systematische umfassende bedienungsformübergreifende Evaluation ist bislang noch nicht durchgeführt worden. Im Rahmen dieser Evaluation werden die bisher beim Betrieb flexibler Angebote gesammelten Kenntnisse und Erfahrungen recherchiert, analysiert und aufbereitet. Mit Hilfe der Evaluation werden Indikatoren identifiziert, die sich als relevant für die Planung und den Betrieb zukünftiger flexibler Angebote erwiesen haben. Die Ergebnisse dieser Evaluation werden in dem hier vorliegenden Bericht vorgestellt.

1.4 Flexible Angebotsformen im ländlichen Raum

Da sich für Produktnamen und Betriebsformen von flexiblen Mobilitätsformen (Anrufbus, Rufbus, Anrufsammeltaxi etc.) in der Praxis keine einheitliche Namensgebung durchgesetzt hat, wird im Rahmen der Projektbearbeitung die Kategorisierung nach Sieber³ verwendet. Dies sind der L-Bus (Anrufbus auf Bedarfslinie), der R-Bus (Anrufbus im Richtungsbandbetrieb), das R-AST (Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb) und der F-Bus (Anrufbus im Flächenbetrieb). Im Rahmen der Evaluation der Beispiele musste die Systematik um eine weitere Angebotsform ergänzt werden, den RF-Bus (Anrufbus im Flächenbetrieb mit Zu- und Ausstieg an der Haltestelle). Alle flexiblen Bedienungsformen wurden dieser erweiterten Systematik zugeordnet (vgl. Tabelle 1).

³ vgl. Sieber, N. (2004): Systematisierung Alternativer Bedienungsformen im ÖPNV

Diese Formen der flexiblen Bedienung grenzen sich vom konventionellen Linienbus, der ausschließlich fahrplangebunden auf einer fest definierten Linie fährt, durch die Notwendigkeit für den Fahrgast ab, seinen Fahrtwunsch anzumelden⁴.

Tabelle 1: Übersicht der flexiblen Angebotsformen

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linienbus		Kombination nicht existent oder relevant	
Bedarfslinie	mit	mit	L-Bus			
Richtungsband	mit	mit	R-Bus*			
			R-AST	R-AST		
Fläche	ohne	mit	RF-Bus		F-Bus	
					Taxi	
* in Einzelfällen auch Bedienung von abgelegenen Gehöften						
AST = Anruf-Sammel-Taxi						

Quelle: Eigene Darstellung nach Sieber 2004

Die Fahrzeuge des **L-Busses** verkehren zwar wie der konventionelle Linienbus fahrplangebunden auf einem festen Linienweg von Haltestelle zu Haltestelle, die Haltestellen werden jedoch nur bedient, wenn ein Fahrgast seinen Einstiegswunsch angemeldet hat oder ein Fahrgast an der entsprechenden Haltestelle aussteigen möchte. Der L-Bus dient in der Regel dazu, in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten geringer Nachfrage Stadt- oder Regionalbusse zu ersetzen. Eine Flächenerschließung kann der L-Bus nicht erbringen. Der L-Bus stellt häufig den ersten Schritt zur Umgestaltung eines konventionellen ÖV-Angebotes dar.

Der **R-Bus** bedient fahrplanmäßig und bedarfsunabhängig, also ohne erfolgtes Anmelden eines Fahrtwunsches, die Haltestellen einer Grundroute und nach Bedarf, wenn eine Anmeldung erfolgt ist, zusätzliche Haltestellen innerhalb eines definierten Richtungsbandes. In Ausnahmefällen kann der Ausstieg auch vor der Haustür erfolgen.

Das **R-AST** verkehrt ebenfalls fahrplangebunden, jedoch bedarfsabhängig von Bedarfshaltestellen oder „normalen“ Haltestellen zur Haustür. Beim R-AST erfolgt der Ausstieg in der Regel an der Haustür.

Der **F-Bus** verkehrt hingegen ohne Fahrplan bei Bedarf in einem Flächenbetrieb von Haustür zum gewünschten Fahrziel. F-Busse werden hauptsächlich zur Abwicklung nur schwer zu bündelnder Schwachverkehre eingesetzt.

⁴ Die häufige Form der Bürgerbusse wird nicht als eigene Angebotsform definiert, sondern der jeweiligen Angebotsform mit dem entsprechenden Betriebskonzept „Bürgerbus“ zugeordnet. Als Bürgerbusse gelten ehrenamtlich betriebene ÖPNV-Angebote, welche das Ziel verfolgen, räumliche oder zeitliche Lücken im regulären ÖPNV zu schließen.

Der **RF-Bus** verkehrt wie der F-Bus ohne Fahrplan, jedoch erfolgt der Zu- und Ausstieg nicht an der Haustür sondern an der Haltestelle. Insofern weist der RF-Bus Merkmale sowohl des L-Busses als auch des F-Busses auf.

1.5 Beschreibung nachfrageschwacher Räume

Da der Fokus des Projektes auf der Planung flexibler Angebote in nachfrageschwachen Räumen liegt, ist zur Bestimmung des räumlichen Geltungsbereiches des Projektes eine projektspezifische Begriffserklärung erstellt worden.

Als Leitindikator für nachfrageschwache Räume mit einer besonderen Eignung für flexible Mobilitätskonzepte wurde die Bevölkerungsdichte bestimmt. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte in Deutschland liegt bei rund 230 Einwohnern je Quadratkilometer. Nach der Systematik des BBR werden die Räume unterschiedlicher Bevölkerungsdichte wie folgt abgegrenzt:

Tabelle 2: Abgrenzung der Raumkategorien nach Bevölkerungsdichte

Bevölkerungsdichte	Raumkategorie
Bis unter 50 EW/km ²	Sehr dünn besiedelter Raum
50 bis unter 100 EW/km ²	Dünn besiedelter Raum
100 bis unter 200 EW/km ²	Gering verdichteter Raum
200 bis unter 500 EW/km ²	Verdichtungsrandzone
500 bis unter 1000 EW/km ²	Verdichtungsraum
1000 und mehr EW/km ²	Verdichtungskern

Quelle: BBR: Raumordnungsbericht 2005

Im Rahmen dieser Arbeit werden nachfrageschwache Räume durch eine Bevölkerungsdichte von weniger als 200 EW/km² definiert. Nach dieser Abgrenzung sind 222 von insgesamt 440 Landkreisen und kreisfreien Städten⁵ in Deutschland aufgrund einer Bevölkerungsdichte von unter 200 EW/km² der Kategorie der nachfrageschwachen Räume zuzuordnen⁶.

Die Bevölkerungsprognose⁷ für die Kreise mit einer negativen Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass in 233 Kreisen die Bevölkerung bis zum Jahr 2020 zurückgehen wird. 133 dieser Kreise liegen bereits heute im nachfrageschwachen Raum.

Weitere Strukturmerkmale mit einer hohen Bedeutung für die potenzielle Nachfrage nach flexiblen Mobilitätsangeboten und für die Sicherung der Daseinsvorsorge sind der Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner) und die Altersstruktur. In 172 von insge-

⁵ Zur Verbesserung der Lesbarkeit wird in den folgenden Ausführungen auf die Unterscheidung zwischen Kreisen und kreisfreien Städten verzichtet und vereinheitlichend von Kreisen gesprochen.

⁶ vgl. DESTATIS (2006): Statistik regional und Statistik lokal. CD-ROM.

⁷ vgl. BBR: Bevölkerungsprognose 2002-2020.

samt 440 Kreisen liegt der Pkw-Bestand unter dem Bundesdurchschnitt, davon liegen allerdings nur 50 im nachfrageschwachen Raum.

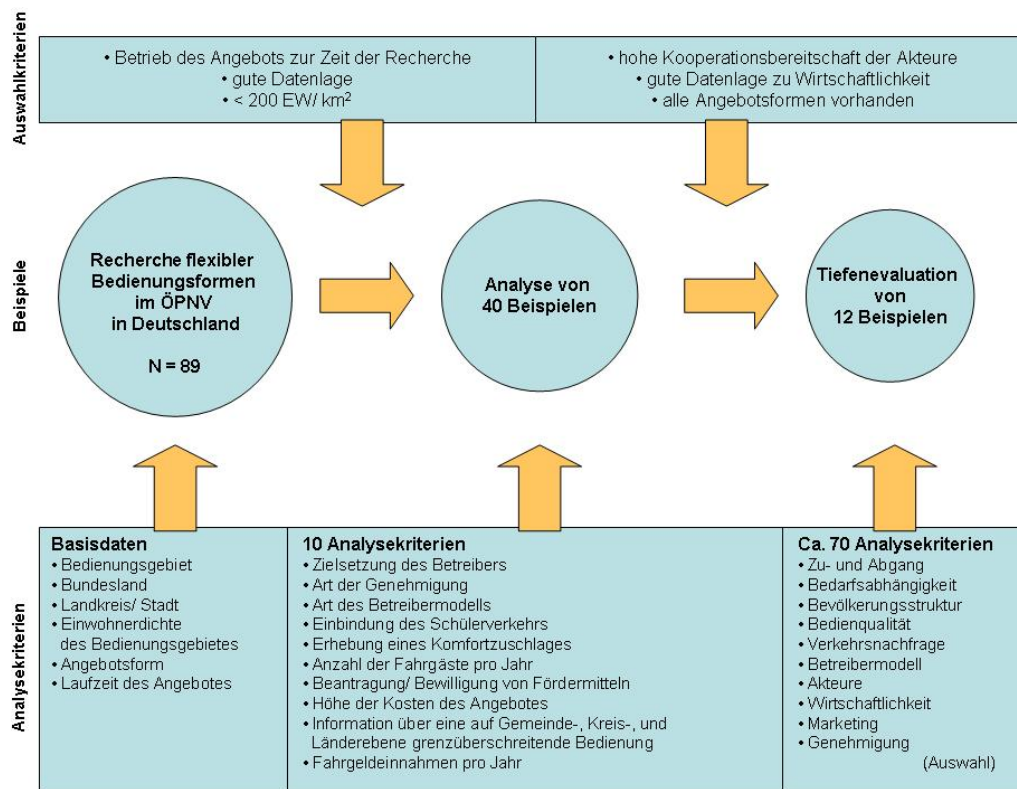
In 136 Kreisen liegt der Anteil der über 65-Jährigen bei über 20 Prozent; 69 davon liegen im nachfrageschwachen Raum. Im Gegensatz dazu ist die Anzahl von Schülern in 180 der 440 Kreise mit weniger als 15 Schülern pro km² gering. Bis auf einen Kreis liegen diese vollständig im nachfrageschwachen Raum.

Nachfrageschwache Räume sind demnach zusätzlich gekennzeichnet durch eine geringe Bevölkerungsdichte, einen höheren Anteil älterer und einem geringeren Anteil jüngerer Menschen sowie durch Bevölkerungsverluste.

2 Zielsetzung und Ablauf der Evaluation

Die Erhebung und Evaluation von Praxisbeispielen flexibler Bedienungsformen des ÖPNV wurde in einem gestuften Verfahren durchgeführt, was in der nachfolgenden Abbildung 1 veranschaulicht wird.

Abbildung 1: Stufen der Evaluation flexibler Bedienungsformen



Quelle: Eigene Darstellung

In einem ersten Schritt erfolgte ein systematisches deutschlandweites Screening zur Erfassung einer möglichst hohen Zahl existierender flexibler Bedienungsformen. Da dieser Arbeitsschritt als internetbasierte Recherche durchgeführt wurde, konnten Angebote ohne Internetauftritt nicht aufgefunden werden. Die erhobenen Praxisbeispiele stellen somit nur ein Teilsegment eines Gesamtangebotes dar.

Die Praxisbeispiele wurden anhand ihrer jeweiligen angebotsspezifischen Daten beschrieben und die Siedlungsstruktur, das Bundesland und die Einwohnerzahl der Bedienungsgebiete erhoben (vgl. Kapitel 3.1). Basierend auf den Ergebnissen dieses ersten Screenings wurden in einem zweiten Schritt 40 Praxisbeispiele ausgewählt. Für diese Beispiele wurden zehn weitere Analyseverfahren zum Angebot sowie weitere strukturelle Kriterien erhoben (vgl. Kapitel 3.2). Diese zweite Stufe der Evaluation sollte aufzeigen, welche Praxisbeispiele als Good-Practise-Beispiele angesehen werden können und zu welchen Praxisbeispielen sich die verfügbaren Informationen als umfangreich genug für eine vertiefende Evaluation darstellten.

In der dritten Stufe wurden für zwölf der 40 Praxisbeispiele weitere Analyse Kriterien für die Bereiche Bedienungsform, Raum- und Infrastruktur des Bedienungsgebietes, Verkehrsplanung, Organisation, Wirtschaftlichkeit, Kommunikation und Rahmenbedingungen erhoben (vgl. Kapitel 3.3). In diesem Arbeitsschritt standen die Stärken und Schwächen der Angebote, die infrastrukturelle Ausstattung des Bedienungsgebietes, die Wirtschaftlichkeit der Angebote sowie qualitative Aspekte wie Marketing etc. im Vordergrund der Analyse, um darauf konzeptionelle Hinweise zur Eignung der Bedienungsform zu erarbeiten. Des Weiteren sollten Erfolgsfaktoren dargestellt und erste Handlungsempfehlungen für die Konzeptionierung, Umsetzung und den Betrieb einer flexiblen Bedienungsform entwickelt werden.

Ein weiteres Ergebnis der Evaluation ist die Bestimmung von Indikatoren als Entscheidungsgrundlage zur Einführung einer flexiblen Bedienungsform und zur Auswahl einer geeigneten Angebotsform im Auswahlraster. Bedingungen für ein geeignetes Indikatorensystem sind Kenngrößen zum Planungsraum, die

- a) eine hohe Aussagekraft im Hinblick auf die Eignung der Region für flexible Bedienungsformen sowie zur Wahl der geeigneten Angebotsform haben und
- b) in der Regionalplanung ohne großen Aufwand erhoben werden können bzw. schon vorliegen.

3 Methodisches Vorgehen

3.1 Erhebung von flexiblen Bedienungsformen in Deutschland

Im Rahmen einer Internetrecherche wurden flexible Bedienungsformen im ÖPNV im gesamten Bundesgebiet erfasst⁸ (vgl. Abbildung 2 auf der folgenden Seite). Die Schlagwortsuche orientiert sich an den gängigen Bezeichnungen für bestehende Angebote flexibler Bedienungsformen.

Es wurden insgesamt 89 Praxisbeispiele flexibler Bedienungsformen identifiziert. 65 der 89 erfassten flexiblen Angebote sind im nachfrageschwachen Raum verortet, 39 der recherchierten Angebote liegen in Kreisen, für die ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert wird. Die 89 Beispiele wurden hinsichtlich

- Bedienungsgebiet⁹
- Bundesland
- Landkreis / Stadt
- Bevölkerungsdichte des Bedienungsgebietes
- Angebotsform und
- Laufzeit des Angebotes

beschrieben (siehe Anhang). Darüber hinaus wurden, soweit verfügbar, Informationen, beispielsweise zu Fahrpreisen und Fahrtzeiten, erhoben.

Die Bedienungsgebiete der einzelnen Angebote umfassen sowohl einzelne Gemeinden, mehrere Gemeinden eines Landkreises, mehrere Gemeinden verschiedener Landkreise als auch ganze Landkreise. Teilweise gehört auch die Kreisstadt des Landkreises zum Bedienungsgebiet. In dieser ersten Stufe der Recherche wurden auch größere Städte mit hoher Bevölkerungsdichte berücksichtigt. Einwohnerzahlen¹⁰ und Bevölkerungsdichte¹¹ beziehen sich auf die jeweiligen Bedienungsgebiete. Die Landkreise, in denen die Bedienungsgebiete verortet sind, wurden analytischen Raumkriterien zugeordnet¹². Beschränk-

⁸ Besondere Berücksichtigung fanden dabei im Rahmen des im November 2001 vom BMBF gestarteten Forschungsprogramms "PNV Region" durchgeführte Projekte. So sind für die Recherche folgende Projekte relevant: IMAGO (Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen), IMPULS 2005 (Integrierte Mobilitätsplanung, -Umsetzung, -Lenkung und Services für einen neuen Gemeinschaftsverkehr in der Region 2005), AMABILE (Ausschreibung und Modellierung von Alternativen Bedienungsformen in Form von Teilnetzen unter Integration traditioneller Linienverkehre), aufdemland.mobil, MultiBus und NahviS (Neue Nahverkehrsangebote im Naturpark Südschwarzwald). (vgl. Homepage des Projektträgers „Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen“ (MVBW): www.pnvregion.de)

⁹ Das Bedienungsgebiet ist jeweils die gesamte Gemeindefläche der von der Flexiblen Bedienung direkt bedienten und erschlossenen Gemeinden (weitergehende Erläuterungen siehe Kapitel 4).

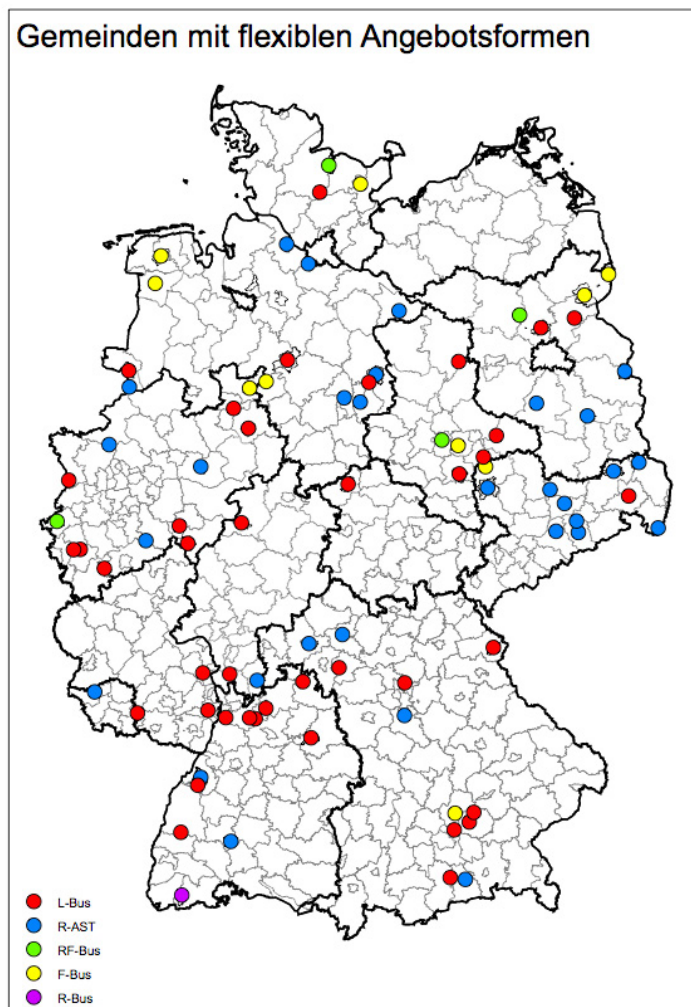
¹⁰ vgl. DESTATIS (2006): Statistik regional. CD-ROM.

¹¹ vgl. BBR (2005): Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung (INKAR). CD-ROM.

¹² vgl. BBR (2005): Übersicht der Raumbezüge: 9 siedlungsstrukturelle Kreistypen. Aus: Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung (INKAR), CD-ROM, und BIK GmbH: BIK-Regionen. Herunterladbar unter www.bik-gmbh.de/produkte/data/regionen.html.

te sich das Angebot auf einzelne Gemeinden eines Kreises, so wurden ebenfalls die Landkreise den Raumkriterien zugeordnet. Diese Landkreise sind im Anhang dargestellt. Bis auf den R-Bus konnten alle 89 Beispiele den zuvor festgelegten Angebotsformen L-Bus, R-AST, F-Bus und RF-Bus zugeordnet werden. Die folgende Abbildung 2 zeigt die Verortung der Praxisbeispiele im Bundesgebiet.

Abbildung 2: Verortung der 89 Praxisbeispiele nach Angebotsform im Bundesgebiet



Quelle: Eigene Darstellung nach Kartenblatt: ATKIS VG250, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2006

Allerdings konnte nur ein bereits Ende 2004 wieder eingestelltes R-Bus-Angebot recherchiert werden. Ob dies als Hinweis einer nur geringen Verbreitung dieser Angebotsform oder einer nur geringe Präsentation und Bewerbung der R-Bus-Angebote im Internet zu werten ist, konnte nicht abschließend geklärt werden. Der R-Bus, seine Einsatzfelder sowie Stärken und Schwächen werden basierend auf den vorliegenden Untersuchungen in Kapitel 6 dargestellt.

3.2 Auswahl und Analyse von 40 Praxisbeispielen

Aus den 89 Beispielen wurden in einem zweiten Schritt 40 Praxisbeispiele (siehe Anhang) für eine eingehendere Analyse ausgewählt. Es wurden zunächst nur die Praxisbeispiele betrachtet,

- deren Bedienungsgebiete eine Bevölkerungsdichte von weniger als 200 EW/km² aufwiesen
- die vor 2006 in Betrieb genommen und zum Zeitpunkt der Recherche noch betrieben wurde und
- deren Datenlage sich als gut erwies.

Da die auf diesen drei Kriterien basierende Auswahl noch keine ausreichende Anzahl von Praxisbeispielen für die Evaluation lieferte, wurde die Sammlung unabhängig von den in Auswahlschritt 1 verwendeten Auswahlkriterien durch R-AST-Praxisbeispiele aus den Bundesländern, die in der bisherigen Sammlung mit weniger als vier Praxisbeispielen vertreten waren sowie durch die recherchierten Praxisbeispiele, in denen das Angebot durch RF- und F-Busse erbracht wurde, ergänzt. Diese Angebotsformen waren in den bisher ausgewählten Beispielen unterrepräsentiert. Angebote, die nicht mehr existierten bzw. erst seit 2006 in Betrieb sind, wurden nur in je einem Fall berücksichtigt.

Für die ausgewählten 40 Beispiele wurden zusätzlich zu den bereits im ersten Rechenschritt erhobenen Informationen neben weiteren Strukturdaten vertiefende angebotsspezifische Daten erhoben. Die bereits vorhandenen angebotsspezifischen Daten wurden um

- die Zielsetzung des Auftraggebers
- die Art der Genehmigung
- die Art des Betreibermodells
- die Einbindung des Schülerverkehrs
- die Erhebung eines Komfortzuschlages
- die Anzahl der Fahrgäste pro Jahr
- die Beantragung und/oder Bewilligung von Fördermitteln
- die Höhe der Kosten des Angebotes
- die Fahrgeldeinnahmen pro Jahr und
- Informationen über eine auf Gemeinde-, Kreis- oder Länderebene grenzüberschreitende Bedienung

ergänzt. Die relevanten angebotsspezifischen Daten wurden in Telefoninterviews mit den Bestellern und Betreibern der Angebote sowie in Internet- und Literaturrecherchen ermittelt.

Die Strukturdaten wurden ergänzt durch

- die Anzahl der Gemeinden des Bedienungsgebietes
- die Namen der durch die einzelnen Angebote bedienten Gemeinden
- die Einwohnerzahl der Bedienungsgebiete

- die BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene

3.3 Tiefenanalyse von zwölf Praxisbeispielen

Für eine vertiefende Analyse wurden von den 40 Praxisbeispielen elf und ein zusätzliches, nachträglich recherchiertes zwölftes Beispiel ausgewählt. Auswahlkriterien waren die Qualität der Datenlage zur Wirtschaftlichkeit sowie eine hohe Kooperationsbereitschaft der in Planung und Betrieb der Angebote involvierten Akteure. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass möglichst viele unterschiedliche Bundesländer und die meisten Angebotsformen in die Tiefenanalyse aufgenommen wurden. Dieses Vorgehen führte zur Auswahl der nachfolgend aufgeführten Praxisbeispiele einer flexiblen Bedienung für die Tiefenanalyse¹³:

Tabelle 3: Praxisbeispiele der Tiefenanalyse

Name des Angebotes	Bundesland	Angebotsform
Anrufbus in den Gemeinden Eilenburg, Taucha und Jesewitz	Sachsen	F-Bus
Komfortbus in der Stadt Taunusstein	Hessen	F-Bus
Rufbus Angermünde	Brandenburg	F-Bus
Rufbus in Gerswalde	Brandenburg	F-Bus
Anrufbus im Kreis Ostholstein	Schleswig-Holstein	F-Bus
MultiBus	Nordrhein-Westfalen	RF-Bus
Rufbus der Gemeinde Neckarbischofsheim	Baden-Württemberg	L-Bus
Taxibus im Landkreis Euskirchen	Nordrhein-Westfalen	L-Bus
Anruf-Sammeltaxi der Gemeinde Much	Nordrhein-Westfalen	R-AST
Anrufsammeltaxi in der Gemeinde Losheim am See	Saarland	R-AST
Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe	Schleswig-Holstein	R-AST
Anruflinientaxi ██████████	██████████	R-AST

Quelle: Eigene Erhebung

Zur Durchführung der Tiefenanalyse wurden in Bezug auf sechs ausgewählten Leitkriterien (Angebotsform, Raum- und Infrastruktur, Verkehrsplanung, Organisation, Wirtschaftlichkeit, Kommunikation und Rahmenbedingungen, siehe dazu auch Tabelle 4) etwa 70 Analyse Kriterien entwickelt und in die Datenerhebung aufgenommen. Diese Analyse Kriterien wurden im Rahmen der ersten Sitzung des forschungsbegleitenden Expertenkreises am 31. Januar 2007 in Bonn diskutiert und auf dessen Anregung hin überarbeitet und ergänzt, bevor die zwölf Angebote der vertiefenden Evaluation unterzogen wurden. Die Informationen wurden im Rahmen von Telefoninterviews oder mit Hilfe von Fragenlisten erhoben.

¹³ Nach der Erhebung sind die Ansprechpartner der zwölf Praxisbeispiele gefragt worden, ob ihr Beispiel in diesem Bericht und im anschließend zu erstellenden Handbuch namentlich genannt werden kann. Bis auf einen erklären sich alle Praxispartner dazu bereit. Das Beispiel, das nicht genannt werden möchte, ist nachfolgend unkenntlich gemacht.

Tabelle 4: Ausgewählte Analyse Kriterien der Tiefenanalyse

Angebotsform	Raum- und Infrastruktur	Verkehrsplanung	Organisation	Wirtschaftlichkeit	Kommunikation	Rahmenbedingungen
Betriebsform	Siedlungs- und Raumstruktur	Verkehrsangebot	Art des Betreibermodells	Wirtschaftlichkeit	Personalressourcen für Marketing	Sicherung der Daseinsvorsorge
Zu- und Abgang	Bevölkerungsdichte	Art der Fahrzeuge	Organisationsstruktur im ÖPNV	Kosten	Marketing- und Kommunikationsstrategie	Art der Genehmigung
Fahrplanbindung	Bevölkerungsstruktur	Bedienqualität	Einbindung von Entscheidungsträgern und Meinungsbildnern	Fahrgeldeinnahmen	Zielgruppen	Finanzielle Förderungen
Bedarfsabhängigkeit	Infrastrukturelle Ausstattung	Verkehrsnachfrage	Technische Ausstattung der Dispositionszentrale	Sonstige Einnahmen	Einbindung von Mitarbeitern als Schnittstelle zwischen Erbringer und Kunden	
Besonderheiten		Besetzungsgrad	Regionale und örtliche Spezifika	Finanzierungsmodelle und Fördermittel	Einbindung der Bevölkerung bei der Angebotsgestaltung	

Quelle: Eigene Darstellung

4 Analyse von 40 flexiblen Bedienungsformen

Um für das Auswahlraster des Handbuches zur Planung flexibler Bedienungsformen geeignete Indikatoren zu identifizieren, wurden Kenntnisse über die spezifischen Begebenheiten, Rahmenbedingungen und Strukturen bestehender flexibler Angebote und Bedienungsgebiete erarbeitet. Zu diesem Zweck wurde auf Basis der recherchierten Praxisbeispiele eine Bestandsanalyse durchgeführt. Als systematische und methodische Untersuchung sollte die Bestandsanalyse relevante angebotsspezifische Informationen zum Status quo der 40 Praxisbeispiele liefern (vgl. Kapitel 4.1). Angebotsspezifische Daten zur Wirtschaftlichkeit der einzelnen Angebote, beispielsweise zum Kostendeckungsgrad des Betriebes der flexiblen Bedienungsformen, konnten neben den Praxisbeispielen der Tiefenanalyse (siehe Tabelle 3) nur bei einer geringen Zahl weiterer Praxisbeispiele erhoben werden. Daher erfolgt die Betrachtung der wirtschaftlichen Aspekte von flexiblen Bedienungsformen vornehmlich im Kapitel Tiefenanalyse (vgl. Kapitel 5).

Im zweiten Schritt der Analyse wurde die Struktur der Bedienungsgebiete untersucht (vgl. Kapitel 4.2). Ziel dieses Arbeitsschrittes war es, in den Regionen, in denen flexible Bedienungsformen betrieben werden, gemeinsame Strukturmerkmale der Bedienungsgebiete zu identifizieren, über die sich Hinweise zu einer generellen Eignung von Regionen für die Einführung einer flexiblen Bedienungsform ableiten lassen. In diesem Arbeitsschritt bleibt die jeweilige Bedienungsform noch unberücksichtigt.

In Schritt 3 der Analyse wurde untersucht, ob Zusammenhänge zwischen den Raum- und Infrastrukturen der Bedienungsgebiete und den jeweils eingesetzten Angebotsformen identifiziert werden können. (vgl. Kapitel 4.3). Die Kenntnisse über die Zusammenhänge von Raumstruktur und Angebotsform stellen eine der Grundlagen zur Entwicklung von Leitkriterien für eine erfolgreiche Einführung flexibler Bedienungsformen dar.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass nicht für alle der in der zweiten Stufe der Recherche untersuchten 40 Praxisbeispiele sämtliche Indikatoren erhoben werden konnten. Dies ist auf teils lückenhafte Datenlagen zu den Angeboten sowie auf die Zurückhaltung bei der Herausgabe von aus Unternehmenssicht sensiblen Daten zurückzuführen. Gleiches trifft auch für die umfangreichere Datenerhebung im Rahmen der Tiefenanalyse zu. Diese fehlenden Angaben werden jedoch bei der Diskussion und Interpretation der Evaluationsergebnisse berücksichtigt (vgl. Kapitel 6).

Vor der Ergebnisdarstellung soll hier vorab der für das Verständnis der Auswertungen zentrale Begriff des „**Bedienungsgebietes**“ erläutert werden.

Unter Bedienungsgebiet werden die von der flexiblen Bedienung direkt bedienten und erschlossenen Gebiete verstanden. Auf der Ebene der 40 Beispiele wird jedoch nicht weiter differenziert, ob dabei einzelne Gemeindeteile nicht bedient werden. Diese genauere Betrachtung erfolgte im Rahmen der vertieften Auswertung von zwölf Beispielen. In drei der zwölf Beispiele werden Gemeindeteile mit der flexiblen Bedienungsform erschlossen, nicht das gesamte Gemeindegebiet.

Bei sechs der ausgewählten 40 Beispiele war eine gemeindescharfe Zuordnung der Bedienungsgebiete nicht möglich. Der Grund dafür liegt in der Größe der Bedienungsgebiete. Die flexible Bedienung erstreckt sich hier jeweils über annähernd alle Gemeinden eines oder in einigen Fällen mehrerer Landkreise. Dabei ergeben sich bei kleinteiligen Gemeindestrukturen Bedienungsgebiete mit zum Teil über 100 Einzelgemeinden. Meist handelt es sich dabei um L-Bus-Angebote, die den konventionellen Linienverkehr ersetzen und ergänzen.

- Die Kenngrößen „Einwohnerzahl“ und „Fahrgastpotenzial“, also die für die flexible Bedienung relevante Einwohnerzahl, konnten für sechs Beispiele nicht ermittelt werden. Damit konnte für diese sechs Beispiele die Kenngröße „Potenzialdichte“ (Fahrgastpotenzial je km²) ebenfalls nicht ermittelt werden. Zur Definition der Kenngrößen siehe im Detail Kapitel 4.3.3 und 4.3.5. Entsprechend erfolgte ein Teil der Auswertungen nur auf Basis von 34 Beispielen.

- Für Auswertungen zur Altersstruktur, Pkw-Dichte und Bevölkerungsdichte wurden als Näherungswerte für diese sechs Angebote Kreisdaten verwendet.

Da bei der Betrachtung der Größe der Bedienungsgebiete eine Einteilung der Bedienungsgebiete in Größenklassen erfolgt und die sechs Bedienungsgebiete in die größte Klasse entfallen, werden sie bei der Auswertung zur Fläche der Bedienungsgebiete in Beziehung zur Bedienungsform in die Betrachtung einbezogen.

4.1 Analyse angebotsspezifischer Kriterien von 40 Praxisbeispielen

Im ersten Schritt der Untersuchung wurde eine Bestandsanalyse auf Basis der recherchierten 40 Praxisbeispiele durchgeführt. Ziel dieser Untersuchung war es, relevante angebotsspezifische Informationen zum Status quo der 40 Praxisbeispiele, beispielsweise zur Tarifgestaltung, zur Genehmigungsform oder zu den Betreibern, zu liefern.

Im vorliegenden Abschnitt erfolgt die überwiegend deskriptive Darstellung der Ergebnisse. Eine zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse erfolgt in Kapitel 6.

4.1.1 Die Angebotsformen

Die am häufigsten recherchierte Angebotsform ist der L-Bus, gefolgt vom R-AST, F-Bus und RF-Bus. Wie bereits in Kapitel 3 beschrieben, konnten reine R-Bus-Angebote nicht im Rahmen der 40 Praxisbeispiele untersucht werden. Bei drei der Praxisbeispiele handelt es sich um den Betrieb von Bürgerbussen, also um ehrenamtliche Angebote. Tabelle 5 zeigt einen Überblick über die Anzahl der verschiedenen Angebotsformen.

Tabelle 5: Angebotsformen der Praxisbeispiele

RF-Bus	L-Bus	R-AST	F-Bus	Gesamt
3	14	12	11	40

Quelle: Eigene Erhebung

4.1.2 Die Zielsetzung der Angebote

Mit dieser Analyse werden Erfolgsfaktoren der betriebenen flexiblen Angebote untersucht. Als Indikator dient eine im Rahmen der Planung flexibler Bedienungsformen von Initiatoren und Akteuren formulierte Zielvorgabe. Überwiegend sollte die Einführung eines flexiblen Angebotes die Wirtschaftlichkeit und Effizienz des bestehenden ÖPNV-Systems verbessern oder im Sinne der Daseinsvorsorge ein ausreichendes Mobilitätsangebot für die Bevölkerung aufrechterhalten bzw. das bestehende Angebot verbessern. Das Angebot MultiBus im Kreis Heinsberg formulierte beispielsweise die Zielvorgabe, bestehende Mobilitätsdefizite von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen zu reduzieren und gleichzeitig neue Kundenkreise für den ÖPNV zu gewinnen.

Bei den flexiblen Bedienungsformen handelt es sich in der Mehrheit der betrachteten Praxisbeispiele um ein Add-On, d.h. um ein Zusatzangebot zum weiterhin unverändert bestehenden Linienverkehr oder um die Einrichtung eines völlig neuen Angebotes. Zu 28 der 40 betrachteten Angebote konnten diesbezüglich Aussagen gemacht werden. Bei 17 der 28 Angebote handelt es sich um ein Zusatzangebot, nur bei fünf der 28 Beispiele wurden ausschließlich bestehende Verkehre ersetzt. Bei sechs Angeboten wurden sowohl bestehende Verkehre ersetzt als auch zusätzliche Angebote geschaffen. Allein zehn von zwölf der Beispiele der Tiefenanalyse sind Zusatzangebote, nur zwei der Angebote ersetzen bestehende Linienverkehre. Möglicher Grund hierfür kann sein, dass häufig keine weiteren Möglichkeiten mehr bestehen, das bereits nur noch eine Grundversorgung darstellende ÖPNV-Angebot noch weiter zu reduzieren.

Im Gegensatz zu den wirtschaftlichen Aspekten wurden Umweltaspekte wie die Reduzierung von Kohlendioxidemissionen deutlich seltener als Ziel genannt. Demnach ist als Hauptmotiv für die Einführung flexibler Bedienungsformen ein effizienterer Mitteleinsatz bzw. die Bereitstellung einer mindestens gleich bleibend hohen Angebotsqualität des ÖPNV bei reduzierten finanziellen Aufwendungen zu nennen. Der Aspekt Umweltschutz spielt bei der Einführung flexibler Bedienungsformen nur eine untergeordnete Rolle.

4.1.3 Genehmigungsform

Fast alle erfassten flexiblen Bedienungsformen sind nach § 42 PBefG als dem Linienverkehr ähnliche Verkehrsangebote konzessioniert. Einzige Ausnahme bildet der Komfortbus Taunusstein, ein F-Bus-Angebot, das nach § 49 PBefG als Mietwagenverkehr konzessioniert ist. Die beiden Rufbusse in Brandenburg (Angermünde und Gerswalde) wurden in den ersten sechs Monaten nach § 20 PBefG (einstweilige Erlaubnis) konzessioniert. Nach einer einmaligen Verlängerung – ebenfalls für sechs Monate wurde eine Genehmigung nach § 42 PBefG erteilt.

Im Zusammenhang mit der Konzessionierung wurde von den Betreibern des MultiBusses Gangel, Selfkant, Waldfeucht das Problem angeführt, dass bei einer Konzessionierung

nach § 42 PBefG keine Haustür-Haustür-Bedienung möglich ist, also die Angebotsform F-Bus nicht nach § 42 PBefG genehmigt werden dürfte. Dies war auch das Ergebnis eines Gutachtens, das 2002 im Rahmen des Verbundprojektes AMABILE erarbeitet wurde.¹⁴

Wie die Analyse zeigt, wird diese Einschränkung jedoch nicht von allen Genehmigungsbehörden gleichermaßen streng ausgelegt. So sind mit Ausnahme eines Angebotes (Komfortbus Taunusstein) alle F-Bus-Angebote nach § 42 PBefG konzessioniert. Für den MultiBus wurde allerdings die Entscheidung getroffen, eine Bedienung von Haltestelle zu Haltestelle mit einem sehr engen Haltestellennetz anzubieten. So gewährleistet der MultiBus annähernd eine Haustürbedienung, dennoch ist eine Konzessionierung nach § 42 möglich.

4.1.4 Betreiberform der flexiblen Angebote

Die bedeutendsten Akteure beim Betrieb der flexiblen Bedienungsformen sind kommunale Verkehrsunternehmen und privatwirtschaftliche Bus- und Taxiunternehmen. Da ein beträchtlicher Teil der Angebote in Kooperation zwischen verschiedenen Akteuren betrieben wird, wurden für die verschiedenen Formen der Kooperation vier Kategorien gebildet (siehe Tabelle 6). Die Vergabe der Konzession wird in diesem Kontext nicht berücksichtigt, da diese Untersuchung in erster Linie aufzeigen soll, welche Akteure in den Betrieb flexibler Bedienungsformen involviert werden können und welche Formen der Kooperation sich anbieten. Eine detaillierte Analyse des Zusammenspiels von Auftraggebern, Konzessionsinhabern und Betreibern erfolgt im Rahmen der vertieften Analyse von 12 Beispielen (vgl. Kapitel 5.2.4).

Tabelle 6: Betreiberform in Beziehung zur Angebotsform

	RF-Bus	L-Bus	R-AST	F-Bus	Gesamt
Kommunal	1	5	3	4	13
Kooperation kommunal-privat	2	4	2	3	11
Privat (Taxi- und Busunternehmen)	0	4	7	2	13
Ehrenamtlich (Bürgerbusse)	0	1	0	2	3
Gesamt	3	14	12	11	40

Quelle: Eigene Erhebung

Die bedeutendsten Akteure beim Angebot der R-AST sind private Taxiunternehmen. In mindestens 16 der 40 hier betrachteten Praxisbeispiele sind Taxiunternehmen in die Leistungserbringung involviert.

4.1.5 Tarifgestaltung: Fahrpreise und Komfortzuschläge

Beim Komfortzuschlag handelt es sich um die Summe, die der Fahrgast der flexiblen Bedienungsform zusätzlich zum geltenden ÖPNV-Tarif (Normaltarif) zu entrichten hat. Bei elf der 40 Praxisbeispiele gilt der Normaltarif ohne Komfortzuschlag, bei 19 der Praxisbei-

¹⁴ Barth, Klinger (2002): AMABILE-Arbeitspapier 3

spiele wird ein Komfortzuschlag zusätzlich zum Normaltarif erhoben. Für die Nutzung von zehn der flexiblen Bedienungsformen wird ein Sondertarif angewendet, dessen Höhe sich in vier Fällen danach richtet, ob der Fahrgast im Besitz einer Zeitfahrkarte des bedienenden Verkehrsunternehmens bzw. des Verbundes ist.

Tabelle 7 stellt die Notwendigkeit und die Höhe des zu entrichtenden Komfortzuschlags bezogen auf die Angebotsform dar. In 14 Fällen muss ein einmaliger, streckenunabhängiger Zuschlag bezahlt werden. In fünf Fällen richtet sich die Höhe des Zuschlags nach der zurückzulegenden Entfernung. Aufgrund des hohen Komforts sind für die F-Bus-Angebote Zuschläge zu entrichten, während für den L-Bus, resultierend aus dem fehlenden Komfortgewinn für die Fahrgäste, für die Mehrheit der Angebote kein Komfortzuschlag entrichtet werden muss.

Tabelle 7: Komfortzuschläge der Angebotsformen

Komfortzuschlag (in Euro):		Angebotsform			
		R-AST	RF-Bus	L-Bus	F-Bus
kein Komfortzuschlag		1	1	9	0
Sondertarif		4	0	1	5
Komfortzuschlag entfernungsabhängig		5	0	0	0
Fester Komfortzuschlag	0,50 - 0,85 Euro	1	0	1	5
	1 – 2 Euro	1	2	3	1
gesamt		12	3	14	11

Quelle: Eigene Erhebung

4.2 Beschreibung von Strukturdaten der Bedienungsgebiete

In diesem Arbeitsschritt sollten Strukturmerkmale identifiziert werden, die dazu geeignet sind, Bedienungsgebiete von flexiblen Bedienungsformen zu charakterisieren bzw. über die Ausprägung der Strukturmerkmale Gemeinsamkeiten der Bedienungsgebiete aufzuzeigen. Ziel dieser Untersuchung war die Prüfung, ob die Ausprägung der Strukturmerkmale Rückschlüsse zur generellen Eignung von Regionen für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienungsformen zulässt.

Mit der Untersuchung der Verteilung der Infrastruktur in den Bedienungsgebieten lassen sich beispielsweise Erkenntnisse zu den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung gewinnen, mit dem Pendlersaldo und der Einwohner-/Arbeitsplatzdichte Kenntnisse zur Situation des Berufspendlerverkehrs in den Bedienungsgebieten.

Die Untersuchung der Altersstruktur der Bevölkerung kann sich als nützlich erweisen, um potenzielle Ziel- bzw. Kundengruppen zu identifizieren.

4.2.1 Infrastrukturausstattung der Bedienungsgebiete und Erreichbarkeit von Zentren

Die differenzierte Analyse der Infrastrukturausstattung in den Bedienungsgebieten auf Ortsteilebene im Rahmen der Tiefenanalyse¹⁵ zeigt, dass es eine der Hauptaufgaben von flexiblen Bedienungsformen ist, aus peripheren Gemeinden eines Kreises oder aus kleinen Ortsteilen eine Verkehrsanbindung an einen Kernort bereitzustellen. Der Kernort ist dabei der Standort zentraler Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, während die Ortsteile und Umlandgemeinden jeweils geprägt sind durch eine nur rudimentäre Ausstattung mit Einrichtungen dieser Art.

Um diese Aussagen der Tiefenanalyse zu untermauern, wurden zusätzlich auf Basis von Daten zur Infrastrukturausstattung von Gemeinden¹⁶ weitere Auswertungen für eine ausgewählte Anzahl der 40 Praxisbeispiele vorgenommen. Diese Daten liegen auf Gemeindeebene vor, daher werden nur die Verkehrsbeziehungen untersucht, die zwischen Gemeinden bestehen. Verkehrsbeziehungen zwischen Ortsteilen innerhalb einer Gemeinde werden nicht betrachtet. Daher können zu 27 gemeindeübergreifenden Angeboten die folgenden Aussagen getroffen werden:

- Aufgrund der Infrastrukturausstattung im Bedienungsgebiet ist es eine der Hauptaufgaben der flexiblen Bedienungsformen, aus den peripheren Gemeinden eines Kreises oder aus kleinen Ortsteilen eine Verkehrsanbindung an den Kernort bereitzustellen. Der Kernort ist dabei der Standort zentraler Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, während die Ortsteile und Umlandgemeinden über eine geringe Ausstattungsqualität verfügen.
- In den untersuchten Bedienungsgebieten existiert meist ein, seltener zwei oder mehrere Kernorte. Die Kernorte verfügen über hochwertige Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, Kulturstädten (Theater, Kinos, Bibliotheken) und Verwaltungseinrichtungen.
- Während Grundschulen in den meisten der Umlandgemeinden vorhanden sind, konzentrieren sich in den Kernorten auch die höherwertigen Ausbildungseinrichtungen, beispielsweise die Gymnasien sowie die Krankenhäuser.
- In den meisten Umlandgemeinden besteht noch eine Grundversorgung mit Einzelhandelseinrichtungen des täglichen Bedarfs, im Falle dieser Untersuchung sind dies Einrichtungen des Lebensmitteleinzelhandels. Ebenso ist im überwiegenden Teil der Gemeinden noch eine Versorgung mit einfachen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Bankfilialen, Postfilialen) gewährleistet. Die Untersuchung der Einzelhandels- oder Dienstleistungseinrichtungen des gehobenen Bedarfs (Arztpraxen, Apotheken) zeigt, dass hier das Angebot zunehmend lückenhaft wird und die Zahl der Gemeinden steigt, in denen Einrichtungen dieser Art nicht vorhanden sind.
- Die Bevölkerung der Umlandgemeinden hat somit noch weitgehend die Möglichkeit, sich mit Gütern des täglichen Bedarfes und mit einfachen Dienstleistungen zu versorgen. Dies gilt jedoch nicht für höher- und hochwertige Güter und Dienstleistungen sowie für die In-

¹⁵ Die Analyse erfolgte auf Basis der mit den Interviewpartnern geführten Gespräche und auf Basis einer Internetrecherche zur Infrastrukturausstattung in den Bedienungsgebieten.

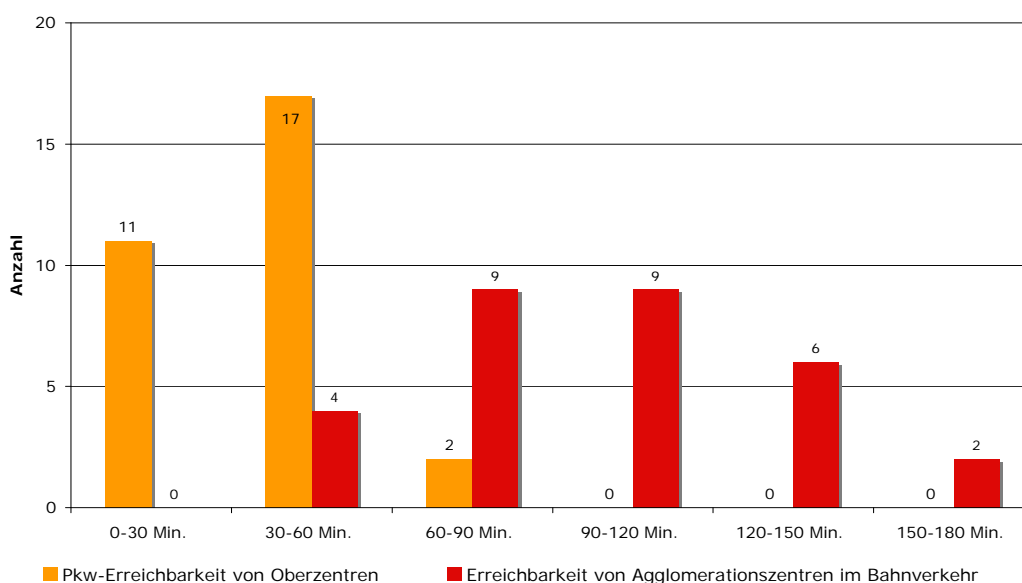
¹⁶ Datenquelle ist die laufende Raumbewertung des BBR.

anspruchnahme kultureller Angebote. Auch das Angebot weiterführender Schulen, Krankenhäuser, Verwaltungseinrichtungen wird fast ausschließlich von den Kerngemeinden für die Region bereitgestellt. Für die Bevölkerung der Umlandgemeinden ergibt sich somit die Notwendigkeit, die Kernorte aufzusuchen.

Um die Möglichkeiten der Umlandbevölkerung aufzuzeigen, die Kernorte und Agglomerationsräume aufzusuchen, wurde zusätzlich die **Erreichbarkeit** des nächsten Oberzentrums (mit dem Pkw) bzw. von Agglomerationszentren im Bahnverkehr untersucht. Die Analyse soll Hinweise liefern, ob Erledigungen eher außerhalb des Bedienungsgebietes erfolgen und in welchen Bedienungsgebieten die Bevölkerung darauf angewiesen ist, diese im Bedienungsgebiet selbst durchzuführen. Die Erreichbarkeit wird in Fahrminuten ausgedrückt.

Die Pkw-Erreichbarkeit des jeweils nächsten Oberzentrums variiert in den Bedienungsgebieten der untersuchten Praxisbeispiele zwischen 14 Minuten (Landkreis Bautzen) und über einer Stunde (Landkreis Aurich). In 28 Bedienungsgebieten ist das nächste Oberzentrum mit dem Auto in bis zu einer Stunde Fahrzeit erreichbar. Auch die Erreichbarkeit des nächsten Agglomerationszentrums mit der Bahn variiert. Sie reicht von 33 Minuten im Rhein-Neckar-Kreis bis zu 151 Minuten im Landkreis Aurich. Die jeweils nächsten Agglomerationsräume sind mit der Bahn in neun Fällen erst mit einer Fahrzeit von 90 bis 120 Minuten erreichbar, in acht Fällen sind noch längere Reisezeiten erforderlich. Hingegen beträgt die längste Fahrzeit mit dem Pkw zum nächsten Oberzentrum 66 Minuten. Aufgrund dieser im Vergleich zum Pkw deutlich höheren Reisezeit scheint der ÖV in seiner derzeitigen Ausgestaltung kaum in der Lage, in den Bedienungsgebieten eine attraktive Alternative zur Pkw-Nutzung zu bieten. Abbildung 3 zeigt die Erreichbarkeiten von Agglomerationszentren im Bahnverkehr bzw. von Oberzentren mit dem Pkw.

Abbildung 3: Pkw-Erreichbarkeit von Oberzentren und Erreichbarkeit von Agglomerationszentren im Bahnverkehr



Quelle: Eigene Darstellung nach INKAR Kreisdaten 2004

4.2.2 Pendlersaldo (Verhältnis von Einpendlern und Auspendlern)

Auf Datenbasis des Statistischen Bundesamtes und des BBR wurde der Pendlersaldo in den Bedienungsgebieten berechnet. Das Ziel dieser Untersuchung war, Hinweise zu berufsbedingten Verkehrsbedürfnissen in den Bedienungsgebieten zu erlangen.

Um die Pendlersalden der Bedienungsgebiete abbilden zu können, wurde die Summe der Pendlersalden der jeweiligen Einzelgemeinden der Bedienungsgebiete gebildet. Es zeigte sich, dass in der Mehrzahl der Bedienungsgebiete die Zahl der Auspendler höher als die der Einpendler ist. Die überwiegende Zahl der Bedienungsgebiete ist geprägt durch einen negativen Pendlersaldo. Eine exakte räumliche Analyse der Pendlerströme war an dieser Stelle nicht möglich, so dass nicht zwischen Pendlerbeziehungen innerhalb der Bedienungsgebiete (zwischen den Gemeinden des Bedienungsgebietes) und Pendlerbeziehungen in andere Gemeinden außerhalb des Bedienungsgebietes differenziert werden kann. Die vorwiegend negativen Pendlersalden der Bedienungsgebiete sind ein Indiz für eine relativ geringe Ausstattung der Bedienungsgebiete mit Arbeitsplätzen und damit ein Zeichen für ausgeprägte berufsbedingte Verkehrsbedürfnisse zwischen den Bedienungsgebieten und dem Umland.

4.2.3 Einwohner-Arbeitsplatzdichte

Die Einwohner-Arbeitsplatzdichte (EA-Dichte) beschreibt die Anzahl der Einwohner und Beschäftigten pro km². Anders als die Bevölkerungsdichte, die den zentralen Indikator für die Typisierung bzw. Differenzierung eher städtisch oder ländlich geprägter Räume darstellt, ist die Einwohner-Arbeitsplatzdichte ein Indikator für die Raumbeanspruchung im Tagesverlauf¹⁷. Für 35 der Bedienungsgebiete konnte die EA-Dichte berechnet werden (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: Einwohner-Arbeitsplatzdichte der Bedienungsgebiete

EA-Dichte				
< 150	150- unter 500	500- unter 1.000	1.000 und mehr	Gesamt
12	18	4	1	35

Quelle: Eigene Erhebung

Legte man dieser Untersuchung die Systematik der BIK-Regionen¹⁸ zu Grunde, die vier Arten der inneren Gliederung von BIK-Regionen vorsieht (Kernbereich: EA-Dichte 1.000 und mehr, Verdichtungsbereich: EA-Dichte 500 bis 1.000, Übergangsbereich: EA-Dichte 150 bis 500 und den peripheren Bereich: EA-Dichte unter 150), so entspräche die überwiegende Mehrzahl der Bedienungsgebiete dem Übergangsbereich und dem peripheren Bereich. Der Übergangsbereich repräsentiert dabei den suburbanen Raum. Im peripheren Bereich liegen noch Verflechtungsbeziehungen zum Umland vor.

¹⁷ vgl. BBR (2005): Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung (INKAR)

¹⁸ vgl. www.bik-gmbh.de/texte/BIK-Regionen2000.pdf

4.2.4 Altersstruktur der Bevölkerung in den Bedienungsgebieten

Zur Feststellung der Altersstruktur der in den Bedienungsgebieten lebenden Bevölkerung wurden die als potenzielle Kunden der flexiblen Bedienungsform identifizierten Bevölkerungsgruppen auf Basis der Bevölkerungsdaten¹⁹ des Statistischen Bundesamtes in drei Altersklassen unterteilt,

- die 6-20-Jährigen,
- die 20-65-Jährigen und
- die über 65-Jährigen

Um Aussagen auf Ebene der Bedienungsgebiete treffen zu können, wurde der Mittelwert über alle Gemeinden der jeweiligen Bedienungsgebiete betrachtet. Der Anteil der über 65-Jährigen liegt in 29 der 40 Bedienungsgebiete über dem Bundesdurchschnitt von 17,8 Prozent, der Anteil der 6-20-Jährigen liegt nur in 18 der 40 Bedienungsgebiete über dem Bundesdurchschnitt von 15,9 Prozent (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Altersstruktur der Bevölkerung in den Bedienungsgebieten im Vergleich zum Bundesdurchschnitt

	Altersgruppe 6-20 über dem Bundesdurchschnitt		Altersgruppe 20-65 über dem Bundesdurchschnitt		Altersgruppe > 65 über dem Bundesdurchschnitt	
	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Häufigkeit	18	22	11	29	29	11
Gesamt	40		40		40	

Quelle: Eigene Auswertung nach DESTATIS

Die untersuchten Bedienungsgebiete sind gekennzeichnet durch eine Verschiebung der Altersstruktur. Während die Altersgruppe 6-20 Jahre unterdurchschnittlich vertreten ist, sind die Bedienungsgebiete deutlich überdurchschnittlich durch die Gruppe der über 65-Jährigen geprägt. Auch der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter von 20-65 Jahren liegt nur in elf der Bedienungsgebiete über dem Bundesdurchschnitt von 61 Prozent.

4.2.5 Pkw-Dichte und Entwicklung des Pkw-Bestandes in den Bedienungsgebieten

Eine Betrachtung der Pkw-Dichte (Pkw je 1.000 Einwohner) und der Entwicklung des Pkw-Bestandes sollte Aufschlüsse darüber erbringen, ob sich ein zunehmend lückenhaftes ÖPNV-Angebot bereits auf die Pkw-Nutzung in den Bedienungsgebieten ausgewirkt oder zu einer überdurchschnittlichen Zunahme des Pkw-Bestandes geführt hat. Diese Untersuchung wurde auf Grund der Datenlage auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte durchgeführt. Eine Reihe von Bedienungsgebieten ist zwar mit den jeweiligen Kreisgebieten identisch, dies gilt jedoch nicht für alle der betrachteten Praxisbeispiele.

Die Betrachtung der Pkw-Dichte zeigte, dass in mehr als der Hälfte der Kreise die Pkw-Dichte über dem Bundesdurchschnitt von 560 Pkw je 1.000 Einwohnern liegt. Die be-

¹⁹ vgl. DESTATIS (2005): Statistik regional. Daten für Kreise und kreisfreie Städte Deutschlands

trachteten Kreise sind somit nicht geprägt durch einen bedeutend über dem Bundesdurchschnitt liegenden Motorisierungsgrad.

Obwohl viele der Kreise, in denen sich die Bedienungsgebiete befinden, durch Bevölkerungsverluste gekennzeichnet sind, lag die Zunahme des Pkw-Bestandes in den untersuchten Kreisen zwischen 1995 und 2003 mit 14,6 Prozent²⁰ deutlich über dem Bundesdurchschnitt (11,9 Prozent im gleichen Zeitraum²¹). Mit zunehmender Ausprägung des BBR-Indikators "Ländlichkeit eines Kreises" (Anteil der Einwohner des Kreises in Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 150 EW/km²) ist eine tendenziell stärkere Zunahme des Pkw-Bestandes festzustellen. Die Pkw-Bestandsentwicklung in einer Region ist Ergebnis verschiedener, hier nicht weiter bestimmbarer Prozesse. Folge ist eine ausgeprägte Konkurrenzsituation zwischen der ÖPNV- und der Pkw-Nutzung.

4.3 Analyse der Zusammenhänge von Angebotsformen und Struktur der Bedienungsgebiete

In diesem Analyseschritt wird dargestellt, ob Zusammenhänge zwischen den Raum- und Infrastrukturen der Bedienungsgebiete und den jeweils eingesetzten Angebotsformen bestehen. Die Kenntnisse über Zusammenhänge zwischen der Raumstruktur der Bedienungsgebiete und den gewählten Angebotsformen sollten dabei die Grundlagen für die Entwicklung von Leitkriterien für eine erfolgreiche Einführung und einen erfolgreichen Betrieb flexibler Bedienungsformen bilden.

4.3.1 Angebotsform nach Fläche des Bedienungsgebietes

Aus der Analyse der 40 Beispiele lässt sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Größe des Bedienungsgebietes (Fläche in km²) und den dort eingeführten Angebotsformen erkennen. Die Bedienungsgebiete der F-Bus- sowie der L-Bus-Angebote sind deutlich größer als die der R-AST-Angebote. Als „Größengrenze“ zwischen den Angebotsformen kann eine Größe von ca. 100 km² festgestellt werden. Ein Großteil der R-AST-Angebote liegt deutlich darunter, ein Großteil der F-Bus-, RF-Bus- und L-Bus-Angebote deutlich darüber (vgl. Tabelle 10 und Abbildung 4).

Tabelle 10: Fläche der Bedienungsgebiete in Beziehung zur Angebotsform

Flächenklasse	Anzahl nach Angebotsform				
	RF-Bus	L-Bus	R-AST	F-Bus	Gesamt
Bedienungsgebiet < 100 km ²	0	3	8	1	12
Bedienungsgebiet > 100 km ²	3	11	4	10	28
Gesamt	3	14	12	11	40

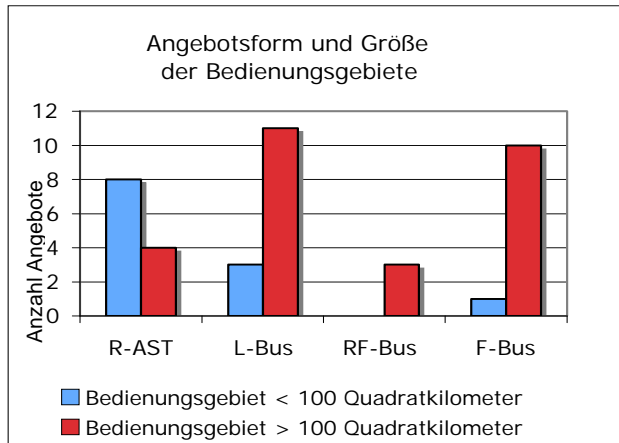
Quelle: Eigene Erhebung

²⁰ DESTATIS Statistik regional, eigene Berechnung

²¹ DESTATIS regional, eigene Berechnung

Die folgende Abbildung 4 verdeutlicht noch einmal die Zusammenhänge zwischen der Größe des Bedienungsgebietes und der jeweiligen Angebotsform. Das R-AST bedient eher kleine Gebiete, während die Bedienungsgebiete beim L-Bus und beim Flächenbetrieb (RF-Bus und F-Bus) in den meisten untersuchten Fällen größer als 100 km² sind.

Abbildung 4: Größe der Bedienungsgebiete der Angebotsformen



Quelle: Eigene Erhebung

In der vorliegenden Literatur werden für die Angebotsformen im Flächenbetrieb und im Richtungsbandbetrieb relativ vergleichbare Bedienungsgebietsgrößen genannt. Für den Flächenbetrieb werden von 15 bis 325 km² als Größe angegeben, für den Richtungsbandbetrieb 55 bis 315 km² ²². Gemäß der in diesem Report angewendeten Kategorisierung wird der Flächenbetrieb durch den F-Bus und den RF-Bus erbracht, der Richtungsbandbetrieb durch den R-Bus und das R-AST.

4.3.2 Angebotsform nach Einwohnerzahl des Bedienungsgebietes

Die Einwohnerzahl in den Bedienungsgebieten reicht von ca. 5.500 bis zu deutlich über 100.000 Einwohnern. Nur vier Angebote versorgen Bedienungsgebiete mit unter 10.000 Einwohnern. Weniger als 5.000 Einwohner hat keines der Bedienungsgebiete.

Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Angebotsform und der Einwohnerzahl im Bedienungsgebiet kann nicht festgestellt werden. Die Untersuchung zeigt jedoch, dass in bevölkerungsarmen Bedienungsgebieten mit weniger als 10.000 Einwohnern nur der L-Bus und der F-Bus eingesetzt werden, nicht jedoch das R-AST und der RF-Bus. Diese werden in den untersuchten Fällen erst bei einer Einwohnerzahl von über 10.000 betrieben. Der Schwerpunkt der Nutzung des R-AST liegt in Bedienungsgebieten mit 10.000 bis 50.000 Einwohnern (siehe Tabelle 11 auf der folgenden Seite).

²² vgl. Köhler: Bearbeitung von Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV.

Tabelle 11: Einwohnerzahl des Bedienungsgebietes in Beziehung zur Angebotsform

Bevölkerungsklasse	Anzahl nach Angebotsform				
	RF-Bus	L-Bus	R-AST	F-Bus	Gesamt
5.000 bis unter 10.000 EW	0	3	0	2	5
10.000 bis unter 50.000 EW	2	4	9	6	21
> 50.000 EW	1	3	2	2	8
Gesamt	3	10	11	10	34

Quelle: Eigene Erhebung

4.3.3 Angebotsform nach Fahrgastpotenzial des Bedienungsgebietes

Flexible Bedienungsformen werden in aller Regel eingerichtet, um es der Bevölkerung der Ortsteile und Gemeinden ohne oder mit nur geringer Infrastrukturausstattung zu ermöglichen, in die Kernorte zu fahren, um dort ihre Erledigungen durchzuführen bzw. dort einen Anschluss an den sonstigen ÖPNV für die Weiterfahrt in Anspruch zu nehmen (vgl. Kapitel 4.2.1). Obwohl sie Einwohner der Bedienungsgebiete sind, zählen die Einwohner der Kernorte somit in der Regel nicht zur Zielgruppe der flexiblen Bedienungsformen. Dies ergaben die Interviews mit den Ansprechpartnern in den Beispielregionen der Tiefenanalyse (vgl. Kapitel 5.1).

Entsprechend diesen Erkenntnissen wurde eine zusätzliche Kenngröße – das **Fahrgastpotenzial der flexiblen Bedienungsform** – berechnet bzw. abgeschätzt. Das Fahrgastpotenzial umfasst dabei die Einwohnerzahl der Ortsteile, die das Quellgebiet für die flexiblen Bedienungsformen darstellen. Das Fahrgastpotenzial liegt in der Regel deutlich unter der gesamten Einwohnerzahl im Bedienungsgebiet, stellt jedoch die Hauptziel- und Hauptnutzerguppe der flexiblen Bedienungsformen dar. Im Rahmen der Analyse der 40 Praxisbeispiele konnte die Abschätzung nur vergleichsweise grob erfolgen. Dennoch können Rückschlüsse aus den Ergebnissen gezogen werden. Folgend werden Zusammenhänge zwischen Fahrgastpotenzial und der Angebotsform aufgezeigt.

Das **Fahrgastpotenzial** liegt bei neun Angeboten zwischen 5.000 und 10.000 Einwohnern, bei keinem Angebot unter 5.000 Einwohnern. Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Fahrgastpotenzial und Angebotsform kann nicht festgestellt werden, jedoch sind die folgenden Tendenzen erkennbar: Der Betrieb flexibler Angebote in Gebieten mit einem Fahrgastpotenzial von unter 10.000 Einwohnern ist selten. Werden in diesen Gebieten flexible Bedienungsformen betrieben, so kommt verstärkt der F-Bus, eingeschränkter der L-Bus zum Einsatz. Das R-AST scheint für den Einsatz in Bedienungsgebieten mit geringem Fahrgastpotenzial nicht geeignet, andere flexible Bedienungsformen können hier den Betrieb besser gewährleisten. Die hohen Fahrgastpotenziale von mehr als 50.000 sind unter anderem auf die flexiblen Bedienungsformen zurückzuführen, die in größeren Städten, dafür aber in Tagesrandzeiten, angeboten werden (vgl. dazu auch Tabelle 12 auf der folgenden Seite).

Tabelle 12: Fahrgastpotenzial des Bedienungsgebietes in Beziehung zur Angebotsform

Bevölkerungsklasse	Anzahl nach Angebotsform				
	RF-Bus	L-Bus	R-AST	F-Bus	Gesamt
5.000 bis unter 10.000 EW	0	3	0	6	9
10.000 bis unter 30.000 EW	1	4	5	2	12
30.000 bis unter 50.000 EW	1	1	5	0	7
> 50.000 EW	1	2	1	2	6
Gesamt	3	10	11	10	34

Quelle: Eigene Erhebung

4.3.4 Angebotsform nach Bevölkerungsdichte des Bedienungsgebietes

Die **Bevölkerungsdichte** in den untersuchten Bedienungsgebieten variiert sehr stark und reicht von 19 EW/km² im Landkreis Uckermark (Bedienungsgebiete Angermünde und Gerswalde) bis zu über 900 EW/km² (Stadt Freital). Bedienungsgebiete mit einer Dichte unter 100 EW/km² sind vergleichsweise selten vertreten (neun Angebote).

Mit diesem Analyseschritt soll nun aufgezeigt werden, ob Zusammenhänge zwischen der Bevölkerungsdichte des Bedienungsgebietes und der Angebotsform bestehen. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der untersuchten Angebote für vier Dichteklassen.

Tabelle 13: Bevölkerungsdichte des Bedienungsgebietes in Beziehung zur Angebotsform

Dichteklasse	Anzahl nach Angebotsform				
	RF-Bus	L-Bus	R-AST	F-Bus	Gesamt
< 50 EW / km ²	0	2	2	2	6
50 bis < 100 EW / km ²	1	0	0	2	3
100 bis < 200 EW / km ²	1	9	4	3	17
>200 EW/km ²	1	3	6	4	14
Gesamt	3	14	12	11	40

Quelle: Eigene Erhebung

Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und gewählter Angebotsform lässt sich nicht feststellen. R-AST-Angebote scheinen sich besser für dichter besiedelte Gebiete zu eignen, der L-Bus vor allem für Gebiete zwischen 100 und 200 EW/km². Für F-Bus und RF-Bus sind keine eindeutigen Tendenzen festzustellen.

4.3.5 Angebotsform nach Potenzialdichte des Bedienungsgebietes

Die neu gebildete Kenngröße **Potenzialdichte** (= Fahrgastpotenzial je km²) stellt eine im Vergleich zur Bevölkerungsdichte des Bedienungsgebietes besser geeignete Größe dar, da sie der Erkenntnis Rechnung trägt, dass in der Regel nur Teile der gesamten Bevölkerung des Bedienungsgebietes auch die potenziellen Fahrgäste der flexiblen Bedienungsformen im Bedienungsgebiet darstellen und bei der Planung zu berücksichtigen sind.

Es zeigt sich, dass mit 19 Angeboten die Mehrzahl der flexiblen Bedienungsformen in Bedienungsgebieten mit einer Potenzialdichte von über 100 EW/km² betrieben wird. Sechs der Bedienungsgebiete weisen eine Potenzialdichte von unter 50 EW/km² auf, in neun der Bedienungsgebiete liegt die Potenzialdichte zwischen 50 und 100 EW/km² (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 14: Potenzialdichte in Beziehung zur Angebotsform

Dichteklasse	Anzahl nach Angebotsform				
	RF-Bus	L-Bus	R-AST	F-Bus	Gesamt
< 50 EW/km ²	0	2	2	2	6
50 bis < 100 EW/km ²	1	4	0	4	9
>100 EW/km ²	2	4	9	4	19
Gesamt	3	10	11	10	34

Quelle: Eigene Erhebung

Insbesondere das R-AST ist in Bedienungsgebieten mit einer Potenzialdichte von über 100 EW/km² als Angebot vorhanden. Für die Bedienung von Gebieten mit einer geringeren Potenzialdichte scheint das R-AST nicht die ideale Angebotsform darzustellen, während L-Busse und F-Busse in nennenswertem Umfang auch in Räumen mit geringerer relevanter Bevölkerungsdichte eingesetzt werden und die für solche Gebiete günstigere Angebotsform darstellen als das R-AST.

5 Tiefenanalyse von zwölf flexiblen Bedienungsformen

5.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen der ausgewählten Beispiele

Um weitere für die Einführung flexibler Bedienungsformen relevante Kriterien zu identifizieren, wurden im Rahmen der Tiefenanalyse die in Kapitel 3 genannten zwölf Beispiele (siehe Tabelle 3) detailliert untersucht.

Anhand dieser zwölf Beispiele sollen

- a) die Ergebnisse der Analyse der 40 Praxisbeispiele (vgl. Kapitel 4) durch eine vertiefende Betrachtung überprüft und
- b) durch die Untersuchung von in Kapitel 4 noch nicht berücksichtigten Analyse Kriterien zusätzliche Kenntnisse zur Einführung und zum Betrieb flexibler Bedienungsformen gewonnen werden.

Überprüft werden sollen die Analyseergebnisse zu den formulierten Zielen der flexiblen Bedienungsformen, zu den Strukturmerkmalen der Bedienungsgebiete (Infrastrukturausstattung, Altersstruktur) sowie zu den Zusammenhängen zwischen den verschiedenen Bedienungsformen und der Raumstruktur (Größe der Bedienungsgebiete, Potenzialdichte).

Ergänzend zur Analyse der 40 Praxisbeispiele wurden Untersuchungen zu den Siedlungsstrukturen der Gemeinden in den Bedienungsgebieten, zu planerischen Aspekten wie die Haltestellendichte, Bedienungszeiträume, Vertaktung, zu organisatorischen Aspekten, beispielsweise den eingesetzten Fahrzeugen und zum Aspekt Wirtschaftlichkeit und Finanzierung der flexiblen Bedienungsformen durchgeführt.

Die zentralen Informationen zu den raumstrukturellen Rahmenbedingungen der Angebote sind in Form von Steckbriefen in der Anlage dargestellt. Im Kapitel 5.1 erfolgt eine kurze verbale Einschätzung der Beispielregionen.

Es wurden Angebote aus insgesamt sieben Bundesländern erfasst. Nur eines der Angebote erfolgte kreisgrenzenübergreifend (Rufbus Angermünde). Die Hälfte der Angebote umfasst mehr als eine Gemeinde, die andere Hälfte ist auf das Gebiet einer Gemeinde beschränkt. Letzteres sagt jedoch nichts aus über die Größe der Bedienungsgebiete und über die Anzahl eingebundener Ortsteile, da die Gemeindegrößen innerhalb des Bundesgebietes sehr stark variieren, je nachdem, in welchem Maße es im Zuge von Gebietsreformen zum Zusammenschluss von ehemals eigenständigen Gemeinden kam. Sehr wohl von Bedeutung ist dies jedoch unter den Aspekten Planung, Organisation und Finanzierung der Angebote, da hier gegebenenfalls gemeindeübergreifende Kooperationen stattfinden müssen.

Die Zuordnung der Lage der Bedienungsgebiete zu den **BBR-Siedlungsstrukturtypen** ergab folgendes Bild:

Tabelle 15: Beispiele der Tiefenanalyse nach BBR-Siedlungsstrukturtyp

BBR-Kreistypen	Anzahl	Angebote
Kernstädte in Agglomerationsräumen	0	-
Hochverdichtete Kreise in Agglomerationsräumen	4	Anrufsammeltaxi Much Anruflinientaxi [REDACTED] MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht Rufbus Neckarbischofsheim
Verdichtete Kreise in Agglomerationsräumen	2	Komfortbus Taunusstein Anrufsammeltaxi Losheim am See Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe Taxibus Euskirchen
Ländliche Kreise in Agglomerationsräumen	3	Anrufbus Landkreis Delitzsch
Kernstädte in Verstädterten Räumen	0	-
Verdichtete Kreise in Verstädterten Räumen	0	-
Ländliche Kreise in Verstädterten Räumen	1	Anrufbus Ostholstein
Ländliche Kreise höherer Dichte	0	-
Ländliche Kreise geringerer Dichte	2	Rufbus Gerswalde Rufbus Angermünde
Gesamt	12	

Quelle: Eigene Darstellung nach BBR

Sechs Angebote umfassen in ihren Bedienungsgebieten mindestens ein Mittelzentrum, die übrigen ein oder mehrere Grundzentren, Unterzentren oder Kleinzentren.

Alle Bedienungsgebiete umfassen einen oder wenige Kernorte, in denen sich ein Großteil der **Infrastrukturausstattung** (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen) konzentriert und eine Vielzahl von Gemeinden, Ortsteilen bzw. Siedlungsflächen ohne oder mit nur rudimentärer Ausstattung (vgl. Kapitel 4.2.1). Die Interviews mit den Ansprechpartnern in den Beispielsregionen der Tiefenanalyse ergaben, dass die erfassten flexiblen Bedienungsformen in aller Regel eingerichtet wurden, um es der Bevölkerung der Ortsteile und Gemeinden ohne oder mit nur geringer Infrastrukturausstattung zu ermöglichen in die Kernorte zu fahren, um dort ihre Erledigungen durchzuführen bzw. dort einen Anschluss an den sonstigen ÖPNV für die Weiterfahrt in Anspruch zu nehmen. Obwohl Einwohner der Bedienungsgebiete, zählen die Einwohner der Kernorte in der Regel nicht zur Zielgruppe der alternativen Bedienungsformen (vgl. Kapitel 4.3.3).

Die räumliche Anordnung dieser Gemeinden, Ortsteile und Siedlungsflächen variiert sehr stark. Es treten sowohl **Siedlungsstrukturen** mit eher verstreuten Orten auf, als auch Strukturen mit einem Kernort und radial angeordneten Orten. Darüber hinaus sind auch bandartige Siedlungsstrukturen mit ebenfalls bandartig angeordneten Kernorten und

Strukturen mit mehreren vergleichsweise gleichrangigen konzentrierten Ortschaften vorzufinden.

Die **Einwohnerzahl** und **Fläche der Bedienungsgebiete** variiert sehr stark. Das mit Abstand größte Gebiet, in dem flächendeckend flexible Bedienungsformen eingeführt wurden, ist der Kreis Euskirchen mit rund 193.000 Einwohnern und einer Fläche von 1.249 km². Im Vergleich mit den anderen Beispielregionen müssten hier jedoch korrekterweise die Bedienungsgebiete der Einzelgemeinden des Kreises betrachtet werden, da die jeweiligen Taxibus-Linien in erster Linie auf die jeweiligen Kernorte der Gemeinden ausgerichtet sind. Die übrigen Bedienungsgebiete reichen von 5.500 (Rufbus Gerswalde) bis über 50.000 Einwohner (Anruflinentaxi [REDACTED]) und rund 65 km² (Komfortbus Taunusstein) bis knapp 350 km² (Rufbus Angermünde). Dabei ist das einwohnerschwächste Bedienungsgebiet (Gerswalde) mit 292 km² gleichzeitig eines der größten Gebiete. Dies drückt sich in einer sehr niedrigen **Bevölkerungsdichte** aus, die bei nur 19 EW/km² liegt. Mit Abstand am dichtesten besiedelt ist mit 437 EW/km² das Bedienungsgebiet des Komfortbusses Taunusstein. Letzteres ist neben dem Stadtkreis [REDACTED] das zweite städtisch geprägte Gebiet unter den ausgewählten Beispielen.

Das **Fahrgastpotenzial** der untersuchten Regionen – also die Einwohnerzahl der Gemeinden/Ortsteile für deren Mobilitätsbedürfnisse die flexiblen Bedienungsformen eingerichtet wurden (vgl. Kapitel 4.3.3) – liegt in der Regel deutlich unter der gesamten Einwohnerzahl im Bedienungsgebiet. Für das Bedienungsgebiet des Anrufbusses Ostholstein ergibt sich z.B. ein Fahrgastpotenzial von rund 11.700 Einwohnern bei einer Bevölkerungszahl von rd. 30.900, für das Bedienungsgebiet des Anrufsammeltaxis Bad Oldesloe von rund 6.900 bei einer Bevölkerungszahl von 27.000.

Klassische Zielgruppen von flexiblen Bedienungsformen sind Kinder und Jugendliche sowie Senioren. Aus diesem Grund wurde auch die **Altersstruktur der Bevölkerung** erfasst. Insgesamt zeigt sich die gleiche Struktur mit einem unterdurchschnittlichen Anteil junger und einem überdurchschnittlichen Anteil älterer Menschen in den Bedienungsgebieten der Tiefenanalyse wie in den Bedienungsgebieten der Analyse der 40 Praxisbeispiele (vgl. Kapitel 4.2.4). Ein vergleichsweise hoher Anteil an jungen Menschen lebt in den Bedienungsgebieten des MultiBusses, des Rufbusses Neckarbischofsheim und des Anrufsammeltaxis Much: Der Anteil der 6 bis unter 20-Jährigen beträgt hier jeweils rund 18 %. Der niedrigste Anteil dieser Bevölkerungsgruppe ist mit rund 15 % in [REDACTED] vorzufinden. Dort leben gleichzeitig mit einem Anteil von fast 30 % die meisten Senioren. Der niedrigste Seniorenanteil ist mit 15 % im Bedienungsgebiet des Anrufsammeltaxis Much zu beobachten.

5.2 Ausgewählte Ergebnisse

Wie bei der Analyse der 40 Beispiele erfolgt auch hier zunächst eine weitgehend deskriptive Darstellung der Ergebnisse. Die Bewertung wird in Kapitel 6 im Rahmen der Stärken-Schwächen-Analyse vorgenommen.

5.2.1 Angebotsformen

Im Rahmen der Tiefenanalyse wurden vier Angebotsformen erfasst. Darunter befinden sich überdurchschnittlich viele F-Bus und R-AST-Angebote (vgl. Tabelle 16), da für diese die erforderliche Datentiefe vorlag bzw. eine vergleichsweise hohe Bereitschaft bestand, Daten zur Verfügung zu stellen.

Tabelle 16: Zuordnung der Angebote und ihrer Laufzeit

Angebot	existiert seit
F-BUS	
Anrufbus Ostholstein (Schleswig-Holstein)	12 / 2004
Anrufbus Landkreis Delitzsch (Sachsen)	11 / 2002
Komfortbus Taunusstein (Hessen)	1999 / neu 2004
Rufbus Gerswalde (Brandenburg)	7 / 2003
Rufbus Angermünde (Brandenburg)	7 / 2003
RF-BUS	
MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht (Nordrhein-Westfalen)	12 / 2003
L-BUS	
Rufbus Neckarbischofsheim (Baden-Württemberg)	1998
TaxiBus Euskirchen (Nordrhein-Westfalen)	1 / 2002
R-AST	
Anrufsammeltaxi Losheim am See (Saarland)	1994
Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe (Schleswig-Holstein)	2000
Anrufsammeltaxi Much (Nordrhein-Westfalen)	1993
Anruflinientaxi [REDACTED] ([REDACTED])	1990

Quelle: Eigene Erhebung

Alle erfassten Angebote wurden in die zuvor in Kapitel 1 festgelegte Systematik zu den Bedienungsformen eingruppiert. In der Praxis stellen jedoch einige der Angebote Mischformen dar: So wurden z.B. die Anrufbusse Ostholstein und Delitzsch der Kategorie F-Bus zugeordnet, auch wenn hier in den Zentren jeweils „nur“ eine Haltestellen-Bedienung erfolgt.

Flexible Bedienungsformen stellen eine vergleichsweise neue Form des Öffentlichen Personennahverkehrs dar. Unter den hier vertieft ausgewerteten Beispielen haben die R-AST-Angebote („klassische Anrufsammeltaxis“) die mit Abstand längsten Laufzeiten. So ist das älteste Angebot – das Anruflinientaxi [REDACTED] – bereits 1990 eingerichtet worden. Dagegen sind alle der hier erfassten F-Bus-Angebote erst in den vergangenen fünf Jahren in Betrieb genommen worden. Das jüngste Angebot ist der Anrufbus Ostholstein, der im Dezember 2004 in Betrieb genommen wurde. Die anderen beiden Angebotsformen (RF-Bus und L-Bus) wurden in den Jahren 1998 bis 2003 eingerichtet (vgl. Tabelle 16). Aufgrund der langen Laufzeiten liegen für die R-AST-Angebote vergleichsweise gute Daten zur Betrachtung der Entwicklung im Zeitverlauf vor. Für die vergleichsweise neu eingerichteten „modernen“ F-Busse ist die Datenbreite sehr gut, und es können insbesondere gute Aussagen über die Probleme im Vorfeld und der in der Anfangszeit des Betriebs gemacht werden.

Die R-AST-Angebote sind ausnahmslos in verdichteten und hochverdichteten Kreisen verortet. Dagegen werden die hier betrachteten F- und L-Busse in der Regel in ländlichen Kreisen betrieben. Einzige Ausnahme bildet der Komfortbus Taunusstein, der seit 2004 als F-Bus in einem hochverdichteten Kreis verkehrt (siehe Tabelle 17).

Tabelle 17: Beispiele der Tiefenanalyse nach BBR-Siedlungsstrukturtyp und Angebotsform

BBR-Kreistypen	Anzahl	F-Bus	L-Bus	R-AST	RF-Bus
Kernstädte in Agglomerationsräumen	0	-	-	-	-
Hochverdichtete Kreise in Agglomerationsräumen	4	Komfortbus Taunusstein	-	Anrufsammeltaxi Much Anruflinientaxi [REDACTED]	MultiBus Gangelnt, Selfkant, Waldfeucht
Verdichtete Kreise in Agglomerationsräumen	2	-	-	Anrufsammeltaxi Losheim am See Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe	-
Ländliche Kreise in Agglomerationsräumen	3	Anrufbus Landkreis Delitzsch	Rufbus Neckarbischofsheim Taxibus Euskirchen	-	-
Kernstädte in Verstäderten Räumen	0	-	-	-	-
Verdichtete Kreise in Verstäderten Räumen	0	-	-	-	-
Ländliche Kreise in Verstäderten Räumen	1	Anrufbus Ostholstein	-	-	-
Ländliche Kreise höherer Dichte	0	-	-	-	-
Ländliche Kreise geringerer Dichte	2	Rufbus Gerswalde Rufbus Angermünde	-	-	-
GESAMT	12	5	2	4	1

Quelle: Eigene Erhebung nach BBR

Die Bevölkerungsdichte ist in den F-Bus-Bedienungsgebieten tendenziell am niedrigsten. Sie beträgt – mit Ausnahme der Bedienungsgebiete des Komfortbusses Taunusstein und des Anrufbusses im Landkreis Delitzsch – weniger als 100 EW/km². Die Bevölkerungsdichte in den beiden L-Bus-Gebieten beträgt 120 (Neckarbischofsheim) und 159 (Euskirchen) EW/km² und liegt unter der der R-AST-Bedienungsgebiete. Dort reicht die Bevölkerungsdichte von 173 bis zu 382 EW/km². Die Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet des einzigen erfassten RF-Busses (MultiBus Gangelnt, Selfkant, Waldfeucht) ist mit 265 EW/km² vergleichsweise hoch.

Die Potenzialdichte (vgl. Kapitel 4.3.5) der F-Bus-Beispiele mit Ausnahme des Komfortbusses Taunusstein liegt deutlich unter 100 EW/km², während die der R-AST-Angebote deutlich über diesem Wert liegt, mit Ausnahme des Bedienungsgebietes Bad Oldesloe.

5.2.2 Rahmenbedingungen

Unter den Aspekt „Rahmenbedingungen“ werden im Folgenden die mit der jeweiligen flexiblen Bedienungsform verbundenen Ziele verstanden. Die ebenfalls unter diesem Aspekt zu sehenden genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen wurden bereits im Kapitel 4.1.3 im Rahmen der Analyse der 40 Praxisbeispiele behandelt.

Ziele der flexiblen Bedienungsformen

Nachfolgend werden die von Auftraggebern bzw. Betreibern genannten Ziele beschrieben. Im Vordergrund stehen die Verbesserung von Sicherheit und Service, sowie das Schließen von Angebotslücken. Daneben streben Auftraggeber und Betreiber stets eine optimierte Wirtschaftlichkeit der Angebote an.

Tabelle 18: Ziele der Angebote der Tiefenanalyse

Anrufbus Ostholstein (nördliches Kreisgebiet)
Verbesserung der Wirtschaftlichkeit; Verminderung CO ₂ -Ausstoß; Mobilität im nachfrageschwachen Raum
Anrufbus Landkreis Delitzsch
Kostenoptimierung durch Einsparung von Linienfahrten
Komfortbus Taunusstein
Verbesserung der Mobilität der Bürger; Verbesserung des Fahrgastservices; Optimierung der Wirtschaftlichkeit.
Rufbusse Angermünde und Gerswalde
Herausbildung neuer Partnerschaften und Kooperationen; Unternehmen gewinnen für den Bedarfsverkehr; gemeinsame Nutzung von Ressourcen; Integration in regionalen Mobilitäts-Dienst; flächendeckende Sicherung der Daseinsvorsorge im Sinne des Mindestmobilitätsangebots; Ergänzung des Schüler- und Linienverkehrs.
MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht
Erschließung neuer Kundenkreise; Reduzierung bestehender Mobilitätsdefizite bei Kindern, Jugendlichen, Familien und Senioren; Verlagerung von Autofahrten auf MultiBus; Erhöhung der Effizienz und Qualität im Personennahverkehr außerhalb der großen Ballungsräume; Umsetzung und Erprobung eines attraktiven und auf andere ländliche Räume übertragbaren Mobilitätskonzeptes.
Rufbus Neckarbischofsheim
Angebotsverbesserung und das „sichere Nachhause kommen“ v.a. der Jugendlichen; Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.
TaxiBus Euskirchen
Einmal stündlich die Möglichkeit bieten, ein kommunales Versorgungszentrum und/oder Bahnhöfe zu erreichen; Ausgleich kreisstruktureller Disparitäten (Gefälle in der Einwohnerzahl und -dichte) um einerseits der hohen Zahl von Pendlern und andererseits der Freizeit-Nachfrage der heimischen Wirtschaft gerecht werden.
Anrufsammeltaxi Losheim am See
Ergänzung des vorhandenen Linienverkehrsangebotes zwischen den Ortsteilen und Schließen von Angebotslücken im Busverkehr.
Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe
Mobilität im nachfrageschwachen Raum gewährleisten.
Anrufsammeltaxi Much
Schließung von räumlichen und zeitlichen Bedienungslücken, die mit Busverkehren nicht ökonomisch sinnvoll abgedeckt werden können. Stichworte "Differenzierte Bedienung" und "Daseinsgrundversorgung".
Anrufflinientaxi [REDACTED]
k.A.

Quelle: Eigene Erhebung

In den Gesprächen mit den Auftraggebern und Betreibern stellte sich heraus, dass in der Regel diejenigen Ziele, die die Optimierung und Ausweitung des Angebotes sowie die Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung betreffen, erreicht wurden. Eine deutliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, wie sie ebenfalls häufig angestrebt wird, konnte dagegen in den seltensten Fällen erzielt werden (vgl. Kapitel 4.1.2 und 5.2.5).

5.2.3 Planerische Aspekte

Bedienungsgebiet und Linienverlauf

Die Abgrenzung der Bedienungsgebiete erfolgt in allen untersuchten Beispielen individuell nach Bedarf, teilweise gemeindeübergreifend, teilweise nicht. Gemeinsam ist allen Angeboten, dass das Bedienungsgebiet mindestens ein Versorgungszentrum enthält, auf das die Verkehre ausgerichtet sind. Bei den R-AST-Verkehren drückt sich dies in den auf das Zentrum ausgerichteten Sektoren aus. Die Größe der Bedienungsgebiete ist nicht immer eindeutig zu bestimmen, z.B. dann, wenn nur Teile von Gemeinden bedient werden. In diesen Fällen wurde eine Abschätzung getroffen. Dennoch kann auch bei den im Rahmen der Tiefenanalyse untersuchten Beispielen festgestellt werden, dass die Bedienungsgebiete der F-Busse und L-Busse tendenziell größer sind als die der anderen Angebotsformen. Das Bedienungsgebiet des L-Busses Euskirchen (1.249 km²) repräsentiert, typisch für diese Angebotsform, die Umwandlung von konventionellen Linienverkehren in flexible Bedienung (zumindest abseits der Hauptverkehrszeiten) im gesamten Kreisgebiet. Die drei nächstgrößten Bedienungsgebiete werden mit F-Bussen bedient: Angermünde (343 km²), Gerswalde (292 km²) und Ostholstein (230 km²). Die Bedienungsgebiete der R-AST-Angebote sind mit 78 km² (Much), 95 km² (Bad Oldesloe), 97 km² (Losheim am See) und annähernd 150 km² () deutlich kleiner als diese F-Bus-Gebiete, wie die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 19: Größe der Bedienungsgebiete nach Angebotsform

Angebot	Größe des Bedienungsgebietes in km ²
F-BUS	
Anrufbus Ostholstein (Schleswig-Holstein)	230
Anrufbus Landkreis Delitzsch (Sachsen)	110
Komfortbus Taunusstein (Hessen)	67
Rufbus Gerswalde (Brandenburg)	326
Rufbus Angermünde (Brandenburg)	343
RF-BUS	
MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht (Nordrhein-Westfalen)	121
L-BUS	
Rufbus Neckarbischofsheim (Baden-Württemberg)	100
TaxiBus Euskirchen (Nordrhein-Westfalen)	1.249
R-AST	
Anrufsammeltaxi Losheim am See (Saarland)	97
Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe (Schleswig-Holstein)	95
Anrufsammeltaxi Much (Nordrhein-Westfalen)	78
Anruflinientaxi [REDACTED] ([REDACTED])	Rd. 140

Quelle: Eigene Darstellung

Die F-Bus- und RF-Bus-Angebote haben per Definition keine vorgegebenen Linienverläufe. Die in den Fahrplänen vorgegebenen Linienverläufe der L-Bus- und R-AST-Angebote orientieren sich am Bedarf und zum Teil am bereits vorhandenen Linienverkehr. Bei der Fahrdurchführung wird in der Regel die kürzestmögliche Fahrtroute gewählt, d.h. Linienabschnitte, für die keine Fahraufträge vorliegen, werden nicht einbezogen.

Zwei der Angebote weisen im Hinblick auf die räumliche Erschließung des Bedienungsgebietes eine Besonderheit auf: Das Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe befördert nur Fahrgäste aus den Umlandgemeinden in das regionale Zentrum Bad Oldesloe oder umgekehrt. Eine Bedienung zwischen Umlandgemeinden erfolgt nicht. Beim Anrufbus Delitzsch erfolgt keine Bedienung zwischen den beiden regionalen Zentren Taucha und Eilenburg, da diese durch den konventionellen Linienverkehr bedient werden.

Haltestellendichte

Bei den Angebotsformen RF-Bus und L-Bus erfolgt sowohl der Zustieg als auch der Ausstieg an Haltestellen, beim R-AST nur der Zustieg. Entsprechend kann für diese Angebotsformen eine Haltestellendichte (in Bezug auf die Fläche) ermittelt werden. Jedoch bestehen hier Unsicherheiten im Hinblick auf die einzubeziehende Fläche und die Anzahl der Haltestellen (beispielsweise ist es in vielen Fällen nicht sinnvoll, alle Haltestellen des „zentralen Versorgungszentrums“ einzurechnen, da in der Regel nur das Ortszentrum als Ziel bzw. Quelle der Fahrten in Frage kommt.). Dennoch können folgende Aussagen getroffen werden:

Die Haltestellendichte der Bedienungsgebiete reicht von 0,2 Haltestellen pro km² (Neckarbischofsheim) bis zu 1,77 Haltestellen pro km² (Much). Tendenziell ist die Haltestellendichte der R-AST-Angebote höher als die der L-Bus-Angebote. Die größte Haltestellendichte weist der MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht (RF-Bus) auf. Da die genaue Anzahl der Haltestellen nicht bekannt ist, kann die Kenngröße Haltestellen/km² nicht ermittelt werden. Jedoch wird beim MultiBus angestrebt, flächendeckend alle Einwohner in Haltestellen-Einzugsbereichen von 200 m zu erschließen.

Bei den F-Bus-Angeboten erfolgt per Definition eine Haustür-Haustür-Bedienung, so dass eine flächendeckende Erschließung der Bevölkerung im Bedienungsgebiet gewährleistet ist. Bei den Anrufbussen Ostholstein und Delitzsch erfolgt jedoch in den zentralen Versorgungszentren „nur“ eine Haltestellenbedienung, da hier Quelle oder Ziel in der Regel ohnehin die zentralen Versorgungsstandorte oder ÖPNV-Haltestellen sind.

Bedienungszeiträume

Die Bedienzeiträume sind wie die Bedienungsgebiete sehr individuell nach Bedarf gestaltet. Vier der erfassten Angebote verkehren nur in den Abendstunden und am Wochenende (Gerswalde, Angermünde, Neckarbischofsheim und [REDACTED]). Tagsüber übernimmt hier der konventionelle Linienverkehr die Bedienung. Das AST Losheim am See verkehrt je nach Richtungsband teilweise täglich von 8 bis 24 Uhr, teilweise nur in den werktäglichen Abendstunden und am Wochenende. Der Komfortbus Taunusstein verkehrt werktags nachmittags sowie am Wochenende ganztägig. Nur zwei Angebote (Delitzsch und Euskirchen) verkehren bereits in den frühen Morgenstunden (ab 5 bzw. 6 Uhr) und schließen damit explizit den Berufsverkehr mit ein. Vier Angebote (Ostholstein, MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht, Losheim am See und Bad Oldesloe) verkehren erst ab ca. 8 bis 9 Uhr und schließen so den Schüler- und Berufsverkehr aus.

Fahrtenhäufigkeit und Taktdichte

Die Taktdichte der Angebote mit Fahrplanbindung (alle außer F-Bus und RF-Bus) liegt meist bei 60 Minuten. Dabei wird bei einigen Angeboten eine Überschneidung mit dem konventionellen Linienverkehr in Kauf genommen (z.B. Bad Oldesloe), bei anderen stellt der Fahrplan der flexiblen Bedienung eine Ergänzung zum Linienverkehr dar, und Überschneidungen mit Fahrten des konventionellen Linienverkehrs werden vermieden (z.B. Euskirchen, Losheim am See).

Entsprechend der individuellen Ausgestaltung der Fahrpläne und Sektoren bzw. Linien ergibt sich ein breites Spektrum im Hinblick auf das quantitative Fahrtenangebot: Die analysierten Beispiele variieren zwischen rund 5.000 Fahrplanfahrten pro Jahr mit 115.000 Fahrplan-km (Neckarbischofsheim) bis zu 130.000 Fahrplanfahrten pro Jahr mit 2,5 Mio. Fahrplan-km (Euskirchen). Eine Angabe der Fahrplan-km ist bei den R-AST-Angeboten nur in Ausnahmefällen möglich, da die Bedienung der einzelnen Sektoren meist sehr flächenhaft und mit zahlreichen Stichfahrten erfolgt, sodass diese theoretische Größe von den Aufgabenträgern bzw. Betreibern nicht berechnet wird.

Verknüpfung mit dem sonstigen ÖPNV und SPNV

Die zeitliche und räumliche Verknüpfung mit dem konventionellen Linienverkehr und dem SPNV ist bei allen Angeboten gegeben. Jedoch spielt die Zu- und Abbringerfunktion vom/zum ÖPNV bzw. SPNV bei den analysierten Beispielen nur beim Anrufbus Delitzsch und beim Rufbus Neckarbischofheim eine übergeordnete Rolle. Bei allen anderen Angeboten wurde diese Funktion von den befragten Betreibern oder Aufgabenträgern eher als untergeordnet eingeschätzt, als wichtiger wurde die Erreichbarkeit des Kernortes selbst für Erledigungen etc. beurteilt.

Fahrgastnachfrage

Mit den analysierten Angebotsformen werden von rund 1.800 (Anrufbus Gerswalde) bis zu 145.000 (TaxiBus Euskirchen) Fahrgäste pro Jahr befördert. Pro Betriebstag liegen die Werte für diese Regionen bei fünf und 480 Fahrgästen. Um eine Vergleichbarkeit der Nachfrage zu ermöglichen wurde die „**Spezifische Nachfrage**“ berechnet, die die tägliche Fahrgastnachfrage ins Verhältnis zum Fahrgastpotenzial des Bedienungsgebietes setzt. Als Prozentwert ausgegeben beschreibt sie den Anteil der Bevölkerung, der je Betriebstag zum Nutzer/Fahrgast der flexiblen Bedienungsform wird.

Zu unterscheiden ist hier zwischen ganztägigen Angeboten und Angeboten, die nur in den Abendstunden und am Wochenende, also zu den Schwachlastzeiten, verkehren (siehe oben). Die spezifische Nachfrage reicht bei den ganztägigen Angeboten von 0,15 % bis 0,83 % und bei den Schwachlastzeit-Angeboten von 0,09 % bis zu 0,37 %. Aufgrund der Individualität der Angebote konnte kein Zusammenhang zwischen der spezifischen Nachfrage und beispielsweise der Angebotsform oder den siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen festgestellt werden.

Die Anzahl der pro Jahr durchgeführten Fahrten variiert zwischen 1.400 (Anrufbus Gerswalde) und 76.000 (TaxiBus Euskirchen), die Anzahl der Fahrgäste je Fahrt zwischen 1,01 (AST Much) und 4,25 (Rufbus Neckarbischofsheim). Hieraus wird deutlich, dass die Angebote in unterschiedlichem Grad in der Lage sind, Fahrtwünsche zu bündeln. Ein Zusammenhang mit der Angebotsform ist hier nicht festzustellen, d.h. die Fahrtwunschbündelung scheint auch unabhängig davon zu sein, ob eine Fahrplanbindung besteht oder nicht. Jedoch kann eine gewisse Bündelung durch eine Verlängerung der Voranmeldezeit erreicht werden (vgl. Kapitel 5.2.4). Im Hinblick auf den Abrufungsgrad (abgerufene im Verhältnis zu angebotenen Fahrplanfahrten) ist ebenfalls eine große Bandbreite erkennbar: So werden in Losheim am See nur 7 % der Fahrplanfahrten abgerufen, in Neckarbischofsheim dagegen 85 %.

In der Regel konnten zur Nutzerstruktur und den Wegezwecken keine empirisch abgesicherten Aussagen gemacht werden. In vielen Fällen war jedoch eine Einschätzung hierzu durch die befragten Betreiber bzw. Auftraggeber möglich. Mit den meisten Angeboten werden vor allem Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeifahrten zurückgelegt. Der Berufsverkehr spielt eher eine untergeordnete Rolle. Eine Ausnahme bildet hier der Anrufbus Delitzsch, der durch die Verknüpfung zur Straßenbahn Leipzig auch im Berufsverkehr genutzt wird. Als vorwiegende Nutzergruppen werden meist Senioren und Jugendliche genannt. Am stärksten auf eine Zielgruppe ausgerichtet ist der Rufbus Neckarbischofs-

heim, der zu über 90 % von Jugendlichen im abendlichen Freizeitverkehr genutzt wird. Tabelle 20 zeigt ausgewählte planerische Aspekte der untersuchten Angebotsformen.

Tabelle 20: Ausgewählte planerische Aspekte der Angebotsformen

Ausgewählte planerische Aspekte							
		Verkehrsangebot		Fahrgastnachfrage		Abrufungsgrad	
		Takt	Fahrplan-fahrten pro Jahr	Fahrgäste pro Fahrt	Spezifische Nachfrage	Fahr-ten	Fahrten in %
F-Bus	Ostholstein	-	-	1,14	0,44%	16.354	-
	Lk Delitzsch	-	-	1,6	0,24%	3.062	-
	Taunusstein	-	-	2,1	0,83%	11.429	-
	Gerswalde	-	-	1,3	0,09%	1.404	-
	Angermünde	-	-	1,2	0,10%	1.983	-
R-Bus	MultiBus	-	-	1,8	0,28%	17.513	-
L-Bus	Neckarbi-schofsheim	ca. 60-Min-Takt	5.062	4,25	0,37%	ca. 4.300	ca. 85%
	Euskirchen	ca. 60-Min-Takt	130.284	1,91	0,34%	75.862	58%
R-AST	Losheim am See	von Stunden-takt bis Einzelfahrten	41.545	1,16	0,08%	19.200	7%
	Bad Oldesloe	60-Min-Takt	K.A.	1,6	0,82%	11.221	ca. 70%
	Much	60-Min-Takt	31.605	1,01	0,15%	6.291	20%
	██████████	i.d.R ca. 1-2-Stunden-Takt ab 20 Uhr; tlw. Fahrten am Tag	32.400	K.A.	0,17%	K.A.	K.A.

Quelle: Eigene Erhebung

5.2.4 Organisatorische Aspekte

Auftraggeber, Konzessionsinhaber, Betreiber

Bei den meisten der analysierten Beispiele sind die Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV auch Auftraggeber für die flexiblen Bedienungsformen. In einigen Fällen sind jedoch die Städte bzw. Gemeinden Auftraggeber (Komfortbus Taunusstein und Anrufsammeltaxi Losheim am See) oder Stadt und Kreis beauftragen das Angebot gemeinsam (Rufbus Neckarbischofsheim).

Inhaber der Linienverkehrskonzessionen sind in der Regel private oder öffentliche Verkehrsunternehmen (Anrufbus Ostholstein, Anrufbus Delitzsch, Rufbus Gerswalde, Rufbus Angermünde, MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht, TaxiBus Euskirchen, AST Losheim am See, AST Bad Oldesloe und AST Much). In zwei Fällen sind die örtlichen Stadtwerke Konzessionäre der flexiblen Bedienungsform (Anruflinientaxi ██████████ und Komfortbus Taunusstein). In nur einem Fall hält ein Taxiunternehmen die Konzession (Rufbus Neckarbischofsheim).

In der Mehrheit der Fälle wird das Angebot nicht vom Verkehrsunternehmen oder den Stadtwerken selbst betrieben, sondern von einem Taxiunternehmen im Unterauftrag. Ausnahmen bilden hier lediglich die Anrufbusse Ostholstein und Delitzsch.

In drei Fällen wurden Linienverkehre (teilweise) durch flexible Bedienungsformen ersetzt (Kreis Euskirchen, Komfortbus Taunusstein und MultiBus Selfkant, Gangelt, Waldfeucht). Die Umstellung erfolgte dabei in einem Fall (Komfortbus Taunusstein) mit Auslaufen der Konzessionen, in den anderen beiden Fällen während der Konzessionslaufzeit. In Euskirchen erfolgte die Umstellung bspw. in enger Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen. Die Genehmigungsbehörde wurde im Rahmen der jährlichen Genehmigung des Fahrplans einbezogen.

Eingesetzte Fahrzeuge

Meist werden Fahrzeuge aus dem Fuhrpark der Taxiunternehmen (je nach Bedarf normale Pkw, Großraumtaxen oder Kleinbusse) für den Betrieb der flexiblen Bedienungsformen eingesetzt. Spezielle Fahrzeuge wurden für den Anrufbus Ostholstein, den Anrufbus Delitzsch, den Komfortbus Taunusstein und den MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht angeschafft. Die größten Fahrzeuge werden mit je 12 Sitz- und Stehplätzen beim MultiBus eingesetzt, die übrigen Spezialfahrzeuge umfassen 9 bis 12 Sitzplätze. Ein Zusammenhang zwischen dem durchschnittlichen Besetzungsgrad und der Größe der angeschafften Fahrzeuge ist nicht festzustellen. Häufig sind andere Gründe wie Barrierefreiheit oder Gepäcktransport ausschlaggebend.

Fahrzeugdisposition

Für zehn der zwölf ausgewerteten Beispiele konnte ermittelt werden, wer für die Fahrzeugdisposition verantwortlich ist und wie diese durchgeführt wird. In sechs Fällen (Anrufbus Ostholstein, Anrufbus Delitzsch, Rufbus Gerswalde, Rufbus Angermünde, MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht und TaxiBus Euskirchen) erfolgt die Fahrzeugdisposition durch das Verkehrsunternehmen, das die Konzession hält. In diesen Fällen erfolgt die Fahrzeugdisposition ausnahmslos rechnergestützt und automatisiert. In den Fällen, in denen die Fahrten durch Subunternehmer durchgeführt werden, erhalten diese die fertig disponierten Touren.

Erfolgt die Fahrzeugdisposition durch die Taxiunternehmen selbst (Komfortbus Taunusstein, Rufbus Neckarbischofsheim, AST Losheim am See und AST Bad Oldesloe), wird sie meist im Rahmen des normalen Taxibetriebs „von Hand“ durchgeführt. Eine Ausnahme bildet der Komfortbus Taunusstein, dessen Touren rechnergestützt und automatisiert zusammengestellt werden.

Bei der Art der Fahrzeugdisposition ist ein eindeutiger Zusammenhang zur Angebotsform festzustellen. Alle F-Bus-Angebote werden rechnergestützt disponiert, die R-AST-Angebote von Hand. Dies hängt zum einen mit der größeren Komplexität der Disposition des Flächenbetriebs zusammen, zum anderen auch mit dem Zeitpunkt der Einführung des Angebotes und den zu diesem Zeitpunkt vorhandenen technischen Möglichkeiten.

Voranmeldezeit

Per Definition müssen Kunden die Fahrt mit der flexiblen Bedienung – in der Regel telefonisch – voranmelden. Die mindestens einzuhaltende Voranmeldezeit hängt eng zusammen mit der Fahrzeugdisposition und den Möglichkeiten, Fahrtwünsche zu bündeln.

Die Analyse der zwölf Beispiele ergibt, dass die Voranmeldezeit bei den F-Bussen in der Regel länger ist als bei den anderen Angebotsformen: In drei Fällen (Rufbus Gerswalde, Rufbus Angermünde, Komfortbus Taunusstein) beträgt sie 60 Minuten, beim Anrufbus Ostholstein 45 und beim Anrufbus Delitzsch gar 120 Minuten. Alle R-AST-Angebote haben eine Voranmeldezeit von 30 Minuten, ebenso der MultiBus (RF-Bus) und der TaxiBus Euskirchen (L-Bus). Der Rufbus Neckarbischofsheim (ebenfalls ein L-Bus-Angebot) erfordert eine Voranmeldung mindestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrt.

Eine längere Voranmeldezeit ermöglicht eine stärkere Fahrtwunschbündelung. So werden z.B. beim Anrufbus Delitzsch im Flächenbetrieb 1,6 Fahrgäste pro Fahrt erzielt.

Initiatoren der flexiblen Bedienungsformen

Die Initiative zur Einrichtung einer flexiblen Bedienungsform kam in den analysierten Beispielen von verschiedensten Akteuren:

- von der Kreispolitik (AST Bad Oldesloe, TaxiBus Euskirchen)
- von der Kreisverwaltung (Anrufbus Delitzsch, AST Much)
- von Gemeindevertretern (Anrufbus Ostholstein, Komfortbus Taunusstein, AST Losheim am See)
- aus der Bevölkerung (Rufbus Neckarbischofsheim)
- vom Verkehrsunternehmen (TaxiBus Euskirchen)
- im Rahmen von Forschungsprojekten (Rufbus Gerswalde, Rufbus Angermünde, Multi-Bus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht).

Es wird deutlich, dass die spezifischen örtlichen Situationen sehr unterschiedlich sind: Die Notwendigkeit der Einrichtung einer flexiblen Bedienung kann bspw. „von oben“ (Kreispolitik) erkannt werden, aber auch aus den lokalen Bedürfnissen heraus von Gemeindevertretern oder gar der Bevölkerung formuliert werden.

Entscheidungsträger

Die „offiziellen“ politischen Entscheidungsträger sind in aller Regel die Auftraggeber und diejenigen Akteure, die das Angebot finanzieren. Dies bedeutet in aller Regel die Kreise bzw. die Kreistage. Dort wo die Angebote von Städten und Gemeinden (mit)finanziert werden, sind die Gemeinderäte die politischen Entscheidungsträger. In vielen Fällen wurden die örtlichen Vertreter – auch wenn die Gemeinden weder Auftraggeber sind, noch das Angebot mitfinanzieren – als wichtige „inoffizielle“ Entscheidungsträger genannt.

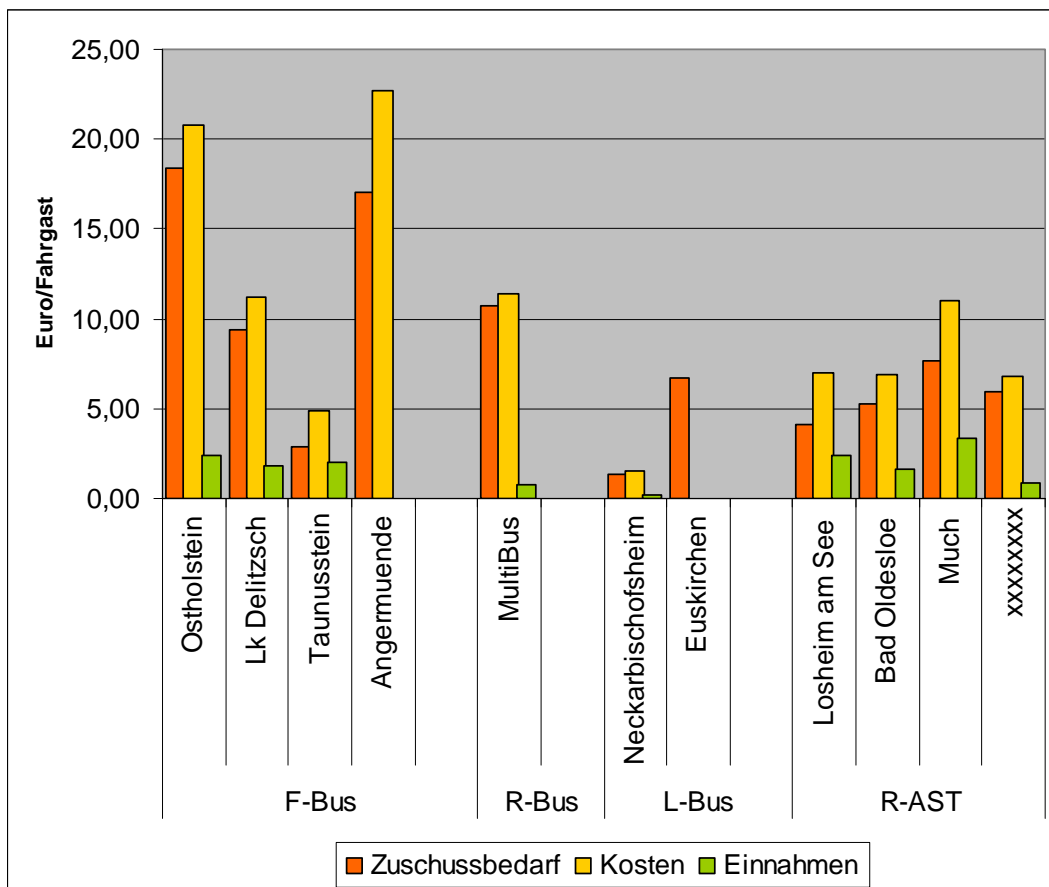
Planerische Entscheidungsträger sind analog dazu in der Regel die Kreisverwaltungen bzw. die Gemeindeverwaltungen. Eine Einbeziehung der Verkehrsunternehmen wird jedoch in einigen Fällen auch als notwendig erachtet.

5.2.5 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Kosten, Einnahmen, Wirtschaftlichkeit

Die Auswahl der vorliegenden zwölf Beispiele wurde unter anderem aufgrund der vergleichsweise guten Datenlage im Hinblick auf Kosten, Erlöse und Zuschussbedarf getroffen. Dennoch können aufgrund fehlender Angaben nicht alle Kenngrößen gleichermaßen für alle Angebote ausgewiesen werden. Um eine Vergleichbarkeit der Angebote zu gewährleisten, werden hier lediglich die spezifischen Größen Kosten, Erlöse und Zuschussbedarf je Fahrgast und je km ausgewiesen sowie der Kostendeckungsgrad. Keinerlei Wirtschaftlichkeitsdaten liegen für das mittlerweile eingestellte Angebot des Rufbusses Gerswalde vor. Einen tabellarischen und grafischen Überblick über die ermittelten Wirtschaftlichkeitskenngrößen der untersuchten flexiblen Bedienungsformen gibt Abbildung 5.

Abbildung 5: Wirtschaftlichkeit der Angebotsformen Zuschussbedarf, Kosten und Einnahmen je Fahrgast



Quelle: Eigene Erhebung

Die **Kosten** der Angebote je Fahrgast streuen extrem zwischen 1,56 € (Rufbus Neckarbischofsheim) und 22,69 € (Rufbus Angermünde). Es lässt sich feststellen, dass die Kosten für F-Bus-Angebote in der Regel deutlich über denen für R-AST-Angebote liegen. Eine Ausnahme bildet der Komfortbus Taunusstein, der mit 4,88 € einen sehr niedrigen Wert aufweist. Die übrigen F-Bus-Werte reichen von 11,22 € (Anrufbus Delitzsch) über 20,79 € (Anrufbus Ostholstein) bis hin zu 22,69 € (Anrufbus Angermünde). Es wird deutlich, dass

das einzige in einem hochverdichteten Kreis betriebene F-Bus-Angebot (Komfortbus Taunusstein) mit deutlich niedrigeren Kosten betrieben wird. Der mit 1,6 vergleichsweise hohe durchschnittliche Besetzungsgrad im Anrufbus Delitzsch, der insbesondere durch eine lange Voranmeldezeit erreicht wird, spiegelt sich in einer günstigeren Kostenstruktur wider. Die Kosten der R-AST-Verkehre streuen – mit Ausnahme des AST Much (11,00 € je Fahrgast) wenig von 6,80 € (ALT [REDACTED]), über 6,89 € (AST Bad Oldesloe), bis zu 6,95 € (AST Losheim am See). Die Kosten je Fahrgast des MultiBusses (RF-Bus) liegen bei 11,43 €, die des Rufbusses Neckarbischofsheim (L-Bus) bei nur 1,56 €.

Die Kosten je Nutz-km (die km, die mit Fahrgästen im Fahrzeug zurückgelegt werden) konnten nur für sieben Angebote ermittelt werden, da in den anderen Fällen keine Angaben zur Nutz-km-Leistung zur Verfügung standen. Die Werte streuen zwischen 0,71 € (Anrufbus Angermünde) und 2,37 € (AST Bad Oldesloe). Bei der Betrachtung der km-spezifischen Kosten lässt sich kein Zusammenhang mehr zur Angebotsform feststellen: Die F-Bus-Werte reichen von 0,71 € (Anrufbus Angermünde) über 1,09 € (Anrufbus Delitzsch) bis zu 1,28 € (Anrufbus Ostholstein), die R-AST-Werte betragen 1,24 € (AST Losheim am See), 1,96 € (AST Much) und 2,37 € (AST Bad Oldesloe). Dies zeigt, dass die Nutzkilometerleistung bei den F-Bus-Verkehren in der Regel deutlich über denen der anderen Angebote liegt. Besonders deutlich wird dies am Beispiel des Rufbusses Angermünde: Mit 22,69 € entstehen je Fahrgast die höchsten Kosten, bezogen auf die Nutzkilometerleistung hingegen mit 0,71 € die niedrigsten. Setzt man die jährliche Fahrleistung mit der Anzahl der Fahrgäste ins Verhältnis, zeigt sich, dass hier durchschnittlich pro Fahrgast 32 km zurückgelegt werden. Bei den anderen analysierten Beispielen, für die dieser Wert ermittelt werden kann, liegt er bei maximal rd. 15 km (Anrufbus Ostholstein), sonst deutlich unter 10 km.

Die Einnahmensituation steht in engem Zusammenhang mit der Tarifgestaltung, die aus diesem Grund hier kurz dargestellt wird.

Bei acht der zwölf analysierten Beispiele kommt ein Verbundtarif zur Anwendung, in vier Fällen erfolgt die Tarifgestaltung individuell durch den Auftraggeber der flexiblen Bedienungsform (Komfortbus Taunusstein, AST Losheim am See, AST Much und AST Bad Oldesloe), wobei jeweils ein Sondertarif für die Nutzung der flexiblen Bedienungsform erhoben wird. Bei den Beispielen mit Verbundtarif wird mehrheitlich zusätzlich zum Normaltarif ein Komfortzuschlag erhoben (Anrufbus Ostholstein, Anrufbus Delitzsch, Rufbus Gerswalde, Rufbus Angermünde, TaxiBus Euskirchen, ALT [REDACTED]), für den Rufbus Neckarbischofsheim findet der Sondertarif für Rufbusverkehre im Verkehrsverbund Rhein-Nahe (RNN) Anwendung und nur beim MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht wird lediglich der Normaltarif des Aachener Verkehrsverbundes erhoben. Da die Tarife zum Teil entfernungsabhängig sind, können zum Teil nur Preisspannen für die Fahrt mit der flexiblen Bedienung angegeben werden. Insgesamt streut der Fahrpreis für eine Einzelfahrt eines Erwachsenen zwischen 1,70 € (niedrigste Preisstufe für den Rufbus Neckarbischofsheim) bis zu 7,20 € (höchste Preisstufe für die Fahrt mit dem TaxiBus Euskirchen).

Tabelle 21 auf der folgenden Seite verdeutlicht das Spektrum der Tarifgestaltung bei den analysierten Beispielen.

Tabelle 21: Fahrpreisgestaltung der flexiblen Bedienungsformen

	Praxisbeispiel	Anwendung Verbundtarif	Tarifart	Kosten	Tarif: Einzelfahrt Erwachsener
F-Bus	Ostholstein	Ja	Normaltarif + Komfortzuschlag	Bustarif (entfernungsabhängig): (ca. 1,45 € - 3,55 €) Komfortzuschlag: 0,50 €	1,95 - 4,05
	Lk Delitzsch	Ja	Normaltarif + Komfortzuschlag	MDV-Tarif ca. 1,50 € - 2,40 € Komfortzuschlag 0,85 €	2,35 - 3,25
	Taunusstein	Nein	Sondertarif	Komfortbus-Ticket 2,50 € pro Fahrt	2,50
	Gerswalde	Ja	Normaltarif + Komfortzuschlag	VBB-Tarif 1,40 € Komfortzuschlag 0,80 €	2,20
	Angermünde	Ja	Normaltarif + Komfortzuschlag	VBB-Tarif :1,40 € Komfortzuschlag:0,80 €	2,20
RF-Bus	MultiBus	Ja	Normaltarif	AVV-Tarif 2,10 - 2,70 €	2,10 - 2,70
L-Bus	Neckarbischofsheim	Ja	Sondertarif für Rufbusverkehr	VRN-Sondertarif 1,70 - 3,40	1,70 - 3,40
	Euskirchen	Ja	Normaltarif + Komfortzuschlag	VRS-Tarif (Preisstufe 1-4): 1,90 € - 6,30 € Komfortzuschlag:1,00 €	2,90 - 7,30
R-AST	Losheim am See	Nein	Sondertarif + Komfortzuschlag	Sondertarif: 3,20 bzw. 4,60 € + Service-Zuschlag: 1,55 / 2,10 €	4,75 - 6,70
	Bad Oldesloe	Nein	Sondertarif	Sondertarif: 2,40 €	2,40
	Much	Nein	Sondertarif	Sondertarif: 3,20 €	3,20
	██████████	Ja	Normaltarif + Komfortzuschlag	KVV-Tarif: 2,00 € Komfortzuschlag 1,50 €	3,50

Quelle: Eigene Erhebung

Die Angaben zur Einnahmensituation liegen nicht vollständig vor. Für den TaxiBus Euskirchen, den Rufbus Angermünde und den Rufbus Gerswalde liegen keine Daten vor, für den Rufbus Neckarbischofsheim und das ALT ██████████ liegen nur Daten zu den Bareinnahmen vor, nicht zu den Gesamteinnahmen (inkl. der Rückerstattungen der Einnahmen aus Zeitkartenverkäufen).

Die durchschnittlichen Gesamteinnahmen je Fahrgast variieren zwischen 0,72 € (MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht) und 3,32 € (AST Much). Ein Zusammenhang zwischen den Angebotsformen und der Höhe der Einnahmen je Fahrgast ist nicht festzustellen. Die Einnahmen je km reichen von 0,15 € (Anrufbus Ostholstein und MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht) bis zu 0,59 € (AST Much). Es wird deutlich, dass die Einnahmen je km bei den R-AST-Angeboten deutlich über denen des F-Busses und des RF-Busses liegen.

Der Zuschussbedarf (hierunter wird der gesamte Zuschussbedarf durch die öffentliche Hand verstanden) je Fahrgast zeigt eine ähnliche Struktur wie die Kosten je Fahrgast. Bei den F-Bus-Angeboten sind im Vergleich zu den R-AST-Angeboten höhere Zuschüsse erforderlich – wiederum mit der Ausnahme Komfortbus Taunusstein mit einem vergleichsweise niedrigen Zuschussbedarf von 2,87 € je Fahrgast. Die übrigen F-Bus-Werte reichen von 9,39 € (Anrufbus Delitzsch) über 17,02 € (Anrufbus Angermünde) bis hin zu

18,40 € (Anrufbus Ostholstein). Die Zuschussbedarfe der R-Ast-Verkehre liegen bei 4,12 € (AST Losheim am See), 5,24 € (AST Bad Oldesloe), 5,96 € (ALT [REDACTED]) und 7,68 € (AST Much). Die beiden untersuchten L-Bus-Angebote unterscheiden sich im Hinblick auf den Zuschussbedarf deutlich: 1,34 € (Rufbus Neckarbischofsheim) und 6,72 € (TaxiBus Euskirchen). Der MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht (RF-Bus) benötigt einen Zuschuss der öffentlichen Hand in Höhe von 10,71 € je Fahrgast.

Die Werte der Zuschussbedarfe je Nutz-km verhalten sich analog zu den entsprechenden Kostensätzen und variieren zwischen 0,53 € (Anrufbus Angermünde) und 2,16 € (Multi-Bus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht).

Die Kostendeckungsgrade der Angebote streuen zwischen 6 % (MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht) und 41 % (Komfortbus Taunusstein). Die Kostendeckungsgrade der F-Bus-Angebote (11, 16 und 25 %) sind tendenziell niedriger als die der R-AST-Angebote (12, 24, 30 und 34 %). Entsprechend kann auch festgestellt werden, dass die Kostendeckungsgrade in den ländlich geprägten Kreisen, in denen die analysierten F-Bus-Angebote hauptsächlich betrieben werden, niedriger sind als in den verdichteten und hochverdichteten Kreisen, in denen vermehrt die R-AST-Angebote verortet sind.

Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der flexiblen Bedienungsformen kann nicht nur der derzeit gezahlte Zuschuss bzw. der Kostendeckungsgrad herangezogen werden, vielmehr ist es hier von Bedeutung, die Wirtschaftlichkeit im Zeitverlauf zu betrachten.

In der Mehrheit der zwölf untersuchten Fälle wurde mit der flexiblen Bedienung ein zusätzliches Verkehrsangebot geschaffen, wobei damit kaum Einsparungen im Linienverkehr verbunden waren. Entsprechend fällt in diesen Regionen der Zuschussbedarf für die flexible Bedienung zusätzlich zum Zuschussbedarf für den konventionellen Linienverkehr an (Anrufbus Delitzsch, Rufbus Angermünde, Rufbus Neckarbischofsheim, AST Losheim am See, AST Bad Oldesloe und AST Much). In vier Fällen konnten die Zuschüsse im Linienverkehr durch die Einführung der flexiblen Bedienung reduziert werden. Jedoch konnten nur beim MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht echte Einsparungen erzielt werden. Nicht quantifiziert werden kann die Höhe der Kosteneinsparung für den Komfortbus Taunusstein, jedoch wurde sie von der Stadtverwaltung als „erheblich“ bezeichnet, trotz einer deutlichen Angebotserweiterung. Mit Einführung des Anrufbusses Ostholstein konnte der Zuschussbedarf im Linienverkehr um 77.000 € reduziert werden. Das entspricht ca. 25 % des heutigen Zuschussbedarfs für den Anrufbus. Durch Einführung des TaxiBusses Euskirchen konnten erhebliche Kosteneinsparungen im Linienverkehr erzielt werden. Jedoch gleichen diese den Zuschussbedarf des TaxiBusses nicht völlig aus.

Tabelle 22: Kosten, Einnahmen, Zuschussbedarf und Kostendeckungsgrad der analysierten Beispiele

Angebot		Kosten		Einnahmen		Zuschussbedarf		Kosten- deckungs- grad
		je Fahr- gast	je Nutzwagen- km	je Fahr- gast	je Nutzwagen- km	je Fahr- gast	je Nutzwagen- km	
F-Bus	Ostholstein	20,79 €	1,28 €	2,35 €	0,15 €	18,40 €	1,14 €	11%
	Lk Delitzsch	11,22 €	1,09 €	1,84 €	0,18 €	9,39 €	0,91 €	16%
	Taunusstein	4,88 €	K.A.	2,00 €	K.A.	2,87 €	K.A.	41%
	Gerswalde	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.
	Angermünde	22,69 €	0,71 €	K.A.	K.A.	17,02 €	0,53 €	25%
RF-Bus	MultiBus	11,43 €	2,30 €	0,72 €	0,15 €	10,71 €	2,16 €	6%
L-Bus	Neckar- bischofsheim	1,56 €	K.A.	0,22 €	K.A.	1,34 €	K.A.	37%
	Euskirchen	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	6,72 €	1,09 €	K.A.
R- AST	Losheim am See	6,95 €	1,24 €	2,37 €	0,42 €	4,12 €	0,74 €	34%
	Bad Oldesloe	6,89 €	2,37 €	1,65 €	0,57 €	5,24 €	1,80 €	24%
	Much	11,00 €	1,96 €	3,32 €	0,59 €	7,68 €	1,37 €	30%
	██████████	6,80 €	K.A.	0,84 €	K.A.	5,96 €	K.A.	12%

Quelle: Eigene Erhebung

Finanzierungsmodelle

Unter dem Begriff „Finanzierungsmodelle“ wird hier einerseits verstanden, wie die Finanzierung der flexiblen Bedienungsform geregelt ist, also welche Akteure das Angebot finanziell tragen. Zum anderen sollen hier auch die konkreten Vergütungsregelungen, wie sie zwischen Auftraggeber, Verkehrsunternehmen und ggf. Subunternehmern bestehen, untersucht werden.

Unter den elf Beispielen für die Angaben dazu vorliegen, wer das Angebot finanziert, sind in sechs Fällen die Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV zu 100 % für die Finanzierung verantwortlich (Anrufbus Delitzsch, Rufbus Gerswalde, Rufbus Angermünde, MultiBus Gangel, Selfkant, Waldfeucht, TaxiBus Euskirchen und AST Bad Oldesloe). Das AST Much wird vom Kreis und der Gemeinde Much gemeinsam finanziert, das AST Losheim am See wird zu 100 % von der Gemeinde getragen, ebenso der Komfortbus Taunusstein. Der Rufbus Neckarbischofsheim wird anteilig von den Gemeinden und dem Verkehrsverbund finanziert, an der Finanzierung des Anrufbusses Ostholstein sind der Kreis, die Städte und Gemeinden, das Land und das Verkehrsunternehmen beteiligt.

Es wird also deutlich, dass die Finanzierung der flexiblen Bedienungsformen ebenfalls sehr individuell gestaltet werden kann, der Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV aber in der Mehrheit der Fälle eine zentrale Rolle spielt. Rein gemeindefinanziert sind Angebote, die über die Grundversorgung hinausgehen und ein echtes Zusatzangebot darstellen.

Über die Vergütungsregelungen liegen nur für sieben Beispiele Informationen vor. Grundsätzlich besteht hier die Möglichkeit, die Vergütung zwischen dem Auftraggeber und dem

Verkehrsunternehmen bzw. Subunternehmer rein leistungsabhängig (in Abhängigkeit der durchgeführten Nutz-km bzw. Fahrten oder der Anzahl der beförderten Fahrgäste) oder fix (unabhängig von der erbrachten Leistung) zu gestalten oder eine Mischform aus beiden zu wählen.

In vier Fällen erfolgt die Vergütung des Verkehrsunternehmers bzw. Subunternehmers rein leistungsabhängig: Beim Anrufbus Ostholstein und dem AST Bad Oldesloe erhält das Verkehrsunternehmen vom Auftraggeber die vereinbarte Vergütung pro Nutz-km. In Euskirchen und Losheim am See erfolgt die Vergütung in Anlehnung an den örtlichen Taxitarif. Die Unternehmen werden für jeden durchgeführten Auftrag vergütet und erhalten zusätzlich einen km-Kostensatz. Eine fixe Vergütungsregelung besteht im Landkreis Delitzsch und in Neckarbischofsheim. Für den Betrieb des Anrufbusses Delitzsch erhält der Unternehmer vom Auftraggeber einen Fixkostenzuschuss zur Deckung der fixen Kosten, die den größten Teil der Kosten ausmachen. Zur Deckung der variablen Kosten verbleiben die Fahrgeldeinnahmen bei ihm. Für den Betrieb des Rufbusses Neckarbischofsheim erhält der Unternehmer eine Tagespauschale und verpflichtet sich dafür, alle Fahrtwünsche zu erfüllen. Problematisch bei einer fixen Vergütungsregelung für flexible Bedienungsformen ist, dass der Unternehmer keinerlei Anreiz zur Durchführung von Fahrten hat und entsprechend „besser fährt“, wenn das Angebot nicht publik gemacht wird. Andererseits kann eine rein leistungsabhängige Vergütung jedoch zu einem vergleichsweise hohen Risiko beim Unternehmer führen. Aus diesem Grund wurde in Taunusstein eine Mischform der Vergütungsregelungen gewählt. Der Unternehmer erhält eine monatliche Pauschale und zusätzlich den Betrag von einem Euro je befördertem Fahrgast.

Eine Abhängigkeit zwischen den gewählten Vergütungsregelungen und der Angebotsform ist nicht zu erkennen. Deutlich wird jedoch, dass die vollständig oder teilweise fix vergüteten Angebote (Anrufbus Delitzsch, Rufbus Neckarbischofsheim und Komfortbus Taunusstein) einen vergleichsweise niedrigen Zuschussbedarf je Fahrgast erfordern.

5.2.6 Kundenorientierte Kommunikation

Im Hinblick auf Marketingkonzepte und -strategien muss unterschieden werden zwischen den Maßnahmen, die zur Einführung und Bekanntmachung der flexiblen Bedienungsformen durchgeführt wurden und denen, die in den Folgejahren „im laufenden Betrieb“ noch realisiert wurden.

Allen untersuchten Angeboten gemeinsam ist, dass diese zum heutigen Zeitpunkt kaum mehr vermarktet werden. In aller Regel sind die Angebote bekannt und die Informationsverbreitung erfolgt – sofern überhaupt noch erforderlich – per Mund-Propaganda. Einzige Maßnahmen sind entsprechend der Abdruck des Fahrplans und/oder sonstiger Informationen im Fahrplanbuch, die Verteilung/Auslage von Informationsflyern, -kärtchen, etc. sowie ein Internetauftritt. Mehrfach wurde von den befragten Auftraggebern oder Betreibern geäußert, dass ein noch höherer Bekanntheitsgrad und die zu erwartende höhere Nutzung aufgrund der dann negativen Auswirkungen auf die Kostenentwicklung problematisch und nicht unbedingt wünschenswert sei.

Ebenfalls allen Angeboten gemeinsam ist, dass in der Einführungsphase große Anstrengungen unternommen wurden, um das Angebot bekannt zu machen. Als wichtig wurde von allen Befragten die Pressearbeit eingeschätzt. Darüber hinaus wurden Flyer gedruckt

und Informationen in den Fahrplanbüchern abgedruckt. In einigen Fällen (z.B. Ostholstein, Euskirchen, Bad Oldesloe) wurden Auftaktveranstaltungen im Sinne eines Eventmarketings durchgeführt.

Für einige der Angebote wurde ein zielgruppenspezifisches Marketing durchgeführt. Meist war dabei die Gruppe der Senioren von Bedeutung, die durch den Besuch von „Rentnernachmittagen“ in Seniorenzentren etc. angesprochen wurde. Ein besonderer Schwerpunkt auf ein zielgruppenorientiertes Marketing wurde bei der Einführung des MultiBusses im Rahmen des gleichnamigen Forschungsprojektes gelegt. Dabei wurde rund ein Sechstel der Gesamtbevölkerung des Bedienungsgebietes befragt. Die Ergebnisse sind, um die Repräsentativität zu gewährleisten und um Aussagen über die Gesamtbevölkerung treffen zu können, mit Hilfe von Gewichtungsfaktoren in Bezug auf Alter, Geschlecht und Wohnort hochgerechnet worden. So konnten Jugendliche, Familien mit Kindern und Senioren als Adressaten eines zielgruppenspezifischen Marketings identifiziert werden.

Teilweise wurde es auch als wichtig angesehen, die lokalen Vertreter (Ortsvorsteher, Bürgermeister, Gemeindevertreter, etc.) als Multiplikatoren mit in die Marketingaktionen einzubeziehen, da diese letztendlich das Angebot der eigenen Bevölkerung näher bringen.

Die Höhe des Budgets speziell für die Vermarktung der flexiblen Bedienung konnte nicht immer genannt werden, da es entweder ein Gesamtbudget beim Aufgabenträger für das Marketing im ÖPNV gibt oder das Marketing über die Verkehrsverbünde betrieben wird. Konkrete Budgets konnten für fünf Angebote angegeben werden: Für die Vermarktung des Anrufbusses Ostholstein standen im ersten Betriebsjahr 20.000 € und im zweiten 10.000 € zur Verfügung. In der Einführungsphase des Anrufbusses Delitzsch wurden 10.000 € für Marketingzwecke ausgegeben. Für den Komfortbus Taunusstein stehen jährlich 2.000 €, für den Rufbus Angermünde 1.800 € und für den MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht 2.500 € zur Verfügung. Spezielle Personalressourcen für die Vermarktung der flexiblen Bedienung standen in keinem Fall zur Verfügung, die Maßnahmen wurden ausnahmslos „nebenbei“ organisiert und durchgeführt.

Eine Beteiligung der Bevölkerung vor der Einführung der flexiblen Bedienungsform erfolgte explizit nur im Rahmen der beiden Forschungsprojekte MultiBus und IMPULS 2005, also für die Konzeption des MultiBusses Gangelt, Selfkant, Waldfeucht sowie der Rufbuse Angermünde und Gerswalde. In Bad Oldesloe erfolgte die Beteiligung über die öffentlichen Kreistagssitzungen, in denen interessierte Bürger und Meinungsbildner ihre Anliegen einbringen konnten.

Während des Betriebs der flexiblen Bedienungsformen wurden zum Teil Befragungen bei Nutzern (Anrufbus Delitzsch) sowie Nutzern und Nicht-Nutzern (MultiBus, TaxiBus Euskirchen) durchgeführt. In Ostholstein wurde ein Beirat zur Steuerung des Anrufbus-Angebots gegründet, in dessen Rahmen verschiedenste Fahrgastvertreter ihre Anliegen formulieren können.

5.2.7 Bewertung der Angebote durch die Akteure

Die Auftraggeber und Betreiber wurden darum gebeten, ein Zwischenfazit zum derzeitigen Stand „ihrer“ flexiblen Bedienungsform zu ziehen, Probleme aufzuzeigen und Anregungen zu geben. Darüber hinaus waren Veröffentlichungen, Vorträgen, etc. zu den analysierten Angeboten entsprechende Informationen zu entnehmen. Im Folgenden werden diese Bewertungen und Rückschlüsse zusammengefasst. Die Reihenfolge der genannten Aspekte stellen kein Ranking hinsichtlich der Wichtigkeit dar. Als problematisch wurden folgende Aspekte bewertet:

- Hoher Zuschussbedarf: Im Extremfall führten die geringe Nachfrage und die hohen Fixkosten zur Einstellung des Angebotes (Gerswalde).
- Ein zu hoher Bekanntheitsgrad der flexiblen Bedienung würde zu einem zu hohem Zuschussbedarf führen.
- Widerstände vor der Einführung des Angebotes von Verkehrsunternehmen und Taxiunternehmen.
- Hoher Abstimmungsbedarf im Vorfeld mit Bezirksregierung und Genehmigungsbehörde.
- Hohes Maß an politischer Überzeugungsarbeit im Vorfeld erfordert einen „langen Atem“.
- Mangelndes Engagement der betreibenden Unternehmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation beim Betrieb der flexiblen Bedienung.
- Schwierigkeit der Nachfragebündelung
- Mangelnde Übertragbarkeit von Lösungen (auf andere Landkreise)

Positiv wurden hingegen die folgenden Punkte gesehen:

- Es konnte ein gutes/ sehr gutes Mobilitätsangebot in der Region geschaffen werden.
- Deutlicher Komfortgewinn im ÖPNV durch die Einführung der flexiblen Bedienungsform
- Unter den gegebenen Rahmenbedingungen konnte ein optimales Verkehrsangebot geschaffen werden. Ein vergleichbares Linienverkehrsangebot wäre keinesfalls finanzierbar.
- Sehr hoher Bekanntheitsgrad und Akzeptanz der Angebote.

Folgende Möglichkeiten zur Kostensenkung wurden genannt:

- Fahrzeuge: Nutzung vorhandener Kleinbusse statt Neuanschaffung von Spezialfahrzeugen
- Bedienungszeitfenster reduzieren (Abendstunden)
- Bündelung verbessern
- Zuschnitt des Bedienungsgebietes optimieren
- Einsparpotenzial im Linienverkehr nutzen
- Synergien nutzen (Dispositionszentrale ...)
- Komfortzuschlag erheben
- Steigerung des Besetzungsgrades durch Fahrtwunschbündelung

Faktoren, die bei der Planung und Umsetzung als wichtig angesehen werden, sind:

- Unterstützung durch die Politik
- Sicherung der Finanzierung durch die Aufgabenträger über mehrere Jahre
- Enge Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger, Kommunen und Verkehrsunternehmen
- Ständige Erfolgs- und Kostenkontrolle und bei Bedarf konzeptionelle Weiterentwicklung
- Klare Aufgabenverteilung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- Intensive Marketing- und Informationsmaßnahmen durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
- Organisation von AST-Angeboten möglichst durch die Gemeinde, um zu vermeiden, dass das Angebot ein "ungeliebtes Kind" ist
- Fahrplanausrichtung auf Bahn- und Busanschlüsse
- Fester und vertakteter Fahrplan
- Keine Konkurrenz des ÖPNV-Angebots im Linienverkehr

6 Stärken-Schwächen-Analysen

Nach der ausführlichen deskriptiven Darstellung der Analyseergebnisse in den Kapiteln 4 und 5 dient das abschließende Kapitel dieses Evaluationsberichts der Bewertung und Einschätzung der Ergebnisse. Diese Bewertung wird angelehnt an die Methodik der SWOT-Analyse (Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Gefahren)) vorgenommen.

Die SWOT-Analyse ist ein Managementinstrument und wird häufig in der strategischen Unternehmensplanung eingesetzt. Weitere Einsatzfelder sind z.B. Evaluationen, die Qualitätsentwicklung von Programmen, aber auch die Beurteilung von einzelnen Produkten und Dienstleistungen. Ziel der SWOT-Analyse ist es zu ermitteln, ob eine gegenwärtige Strategie in Bezug auf spezifische Stärke und Schwächen geeignet, ausreichend und relevant erscheint, um auf die Veränderungen in der Umwelt effizient reagieren zu können. Da Stärken-Schwächen-Analysen zumeist qualitativen Charakter haben, unterliegen die Ergebnisse dem subjektiven und oft intuitiven Beurteilungsvermögen der Planungs- und Entscheidungsträger (Rufo, Zerres & Zerres, ohne Jahr²³).

6.1 SWOT-Analyse flexibler Bedienungsformen

Die nachfolgende an die SWOT-Analyse angelehnte Vorgehensweise geht folgendermaßen vor:

- Zuerst werden alle gesammelten Informationen nach Wichtigkeit gefiltert.
- Alle wichtigen Faktoren werden stichwortartig in einem so genannten SWOT-Kreuz erfasst
- Im nächsten Schritt werden die Faktoren hinsichtlich ihrer Wichtigkeit gewichtet. Die allerwichtigsten Faktoren sind mit A gekennzeichnet; die Faktoren B haben mittlere Bedeutung und unter C fallen alle die, die weniger wichtig sind.

Die nachfolgende Tabelle 23 zeigt in komprimierter Form die wichtigsten Ergebnisse der Auswertung der Praxisbeispiele systematisiert in Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken. Die nachfolgenden Kästen geben eine textliche Erläuterung zusammengefasst nach Stärken/Chancen und Schwächen/Risiken. Auf dieser Stufe wird noch nicht zwischen den Angebotsformen differenziert, sondern die qualitativen Befunde gelten insgesamt für die flexiblen Bedienungsformen.

²³ Marc Rufo, Christopher Zerres & Michael Zerres (ohne Jahr): SWOT-Analyse. Abrufbar unter <http://www.beam-ebooks.de/ebook/88121040>

Tabelle 23: SWOT-Kreuz mit ABC-Analyse

<p>STÄRKEN</p> <p>Es bestehen wirtschaftliche Optimierungspotenziale (A)</p> <p>Gut geeignet für schwer bündelbare Mobilitätsbedürfnisse (A)</p> <p>Gut an die ortsspezifischen Gegebenheiten anzupassen (A)</p> <p>Grundversorgung wird dort geboten, wo konventioneller ÖPNV nicht mehr funktioniert (A)</p> <p>Mobilitätsdefizite von Personen ohne Zugang zum MIV werden reduziert (A)</p> <p>Versorgungssicherheit und Zugang zu Dienstleistungseinrichtungen wird gesichert (A)</p> <p>In Abhängigkeit von der Betriebsweise besteht Komfortgewinn für Fahrgäste (B)</p> <p>Es gibt Potenziale zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrssektors (C)</p>	<p>SCHWÄCHEN</p> <p>Es können hohe Kosten entstehen (A)</p> <p>Teilweise sind Kosten schwer kalkulierbar (A)</p> <p>Politischer Wille bzw. politische Überzeugungsarbeit ist nötig (B)</p> <p>Bei zu hohem Kundenzuspruch ist Steigerung der Kosten möglich (B)</p> <p>Kreisgrenzenübergreifende Angebote erfordern hohen Planungsaufwand (B)</p> <p>Einsatz ist erst ab Fahrgastpotenzialen von 3.000 bis 5.000 sinnvoll (B)</p> <p>Spezifisches Marketing zum Abbau von Nutzungshemmnissen ist notwendig (C)</p> <p>Regionsspezifische Planungen sind notwendig und deswegen schwer übertragbar (C)</p> <p>Widerstände von Taxiunternehmen sind möglich (C)</p> <p>Es bestehen ggf. genehmigungsrechtliche Schwierigkeiten (C)</p> <p>In Abhängigkeit von der Betriebsweise sind Taxiunternehmen erforderlich (C)</p> <p>Integration des Schülerverkehrs ist schwierig (C)</p>
<p>CHANCEN</p> <p>Infrastruktureinrichtungen sind zunehmend in Kernorten konzentriert (A)</p> <p>Künftig gibt es mehr nachfrageschwache Regionen und damit mehr Einsatzgebiete (A)</p> <p>Es gibt künftig mehr Senioren, d.h. die Zielgruppe wächst (B)</p> <p>Die Akzeptanz für flexible und technologiebasierte Mobilitätsangebote steigt (auch bei Senioren) (C)</p> <p>Gute und schlechte Vorbilder und Erfahrungen sowie innovative Ideen sind vorhanden (C)</p>	<p>RISIKEN</p> <p>Nachfrageschwache Regionen werden nachfrageschwächer, d.h. Verschiebung in Richtung Untergrenze für FBF (A)</p> <p>Finanzierungsmöglichkeiten sind rückläufig (A)</p> <p>Die Zahl an Taxiunternehmen in nachfrageschwachen Räumen nimmt ab (A)</p> <p>Die Motorisierung von Frauen und Rentnern steigt, d.h. die Zielgruppe nimmt ab (B)</p> <p>Die Schülerzahlen nehmen weiter ab (B)</p> <p>Es besteht die Gefahr der Aushöhlung des bestehenden übergeordneten ÖPNV-Systems (B)</p>

Quelle: Eigene Darstellung

Chancen und Stärken flexibler Bedienungsformen

Flexible Bedienungsformen eignen sich grundsätzlich dazu, der Bevölkerung – auch in dünn besiedelten Gebieten bzw. in Schwachlastzeiten – ein vergleichsweise gutes Mobilitätsangebot zu bieten. Ein vergleichbares Linienverkehrsangebot wäre in der Regel nicht finanzierbar.

Dies ist darin begründet, dass bei flexiblen Bedienungsformen gegenüber dem Linienverkehr eine **wirtschaftliche Optimierung in mehrfacher Hinsicht** möglich ist, da :

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

Damit kann vielerorts in nachfrageschwachen Regionen – bis zu einem gewissen Grad (vgl. dazu „Schwächen von flexiblen Bedienungsformen“) – die Sicherung einer **Grund- oder Mindestversorgung** der Bevölkerung mit Mobilitätsangeboten erst ermöglicht werden. In anderen Regionen werden qualitativ hochwertige Zusatzangebote für die Bevölkerung möglich, die über die Sicherung der Daseinsvorsorge hinausgehen.

In vielen ländlichen Regionen werden wichtige Infrastruktureinrichtungen (wie Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungsstandorte, Ärzte, Freizeiteinrichtungen, etc.) zunehmend auf wenige Gemeinden oder Ortsteile konzentriert. Die Interviews mit den Ansprechpartnern in den Beispielsregionen der Tiefenanalyse ergaben, dass die erfassten flexiblen Bedienungsformen in aller Regel eingerichtet wurden, um es der Bevölkerung der Ortsteile und Gemeinden ohne oder mit nur geringer Infrastrukturausstattung zu ermöglichen, in die **Kernorte** zu fahren, um dort ihre Erledigungen durchzuführen bzw. dort einen Anschluss an den sonstigen ÖPNV für die Weiterfahrt in Anspruch zu nehmen. Hierin liegt also eine Stärke bzw. ein wichtiges Einsatzfeld von flexiblen Bedienungsformen.

Die zeitliche Flexibilisierung ermöglicht es, insbesondere die zeitlich **schwer bündelbaren Mobilitätsbedürfnisse** zu befriedigen, die nicht auf die Spitzenstunden ausgerichtet sind. Dazu zählen insbesondere Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitwege. Diese Wegezwecke spielen insbesondere in der Mobilität von Senioren und Jugendlichen (insbes. Freizeitwege) eine wichtige Rolle. Insofern kann der Einsatz von flexiblen Bedienungsformen zu einer Verbesserung der Mobilität dieser – unterdurchschnittlich motorisierten – Bevölkerungsgruppen beitragen.

Möglichkeiten, wie Haustürbedienung oder der Einsatz moderner Fahrzeuge führen in der Regel zu einem deutlichen **Komfortgewinn** gegenüber dem konventionellen ÖPNV insbesondere in ländlichen Regionen. In vielen Untersuchungsregionen führt dies zu einer insgesamt hohen Akzeptanz der Angebote. Besonders positiv wird in vielen Regionen der sehr persönliche Kontakt zwischen den Fahrern der flexiblen Bedienung und den Fahrgästen bewertet. Damit kann auch ein positives Image des ÖPNV insgesamt erzielt werden.

Grundsätzlich bieten die Flexibilisierungsmöglichkeiten von flexiblen Bedienungsformen eine sehr gute Möglichkeit, den ÖPNV in einer Region an die **ortsspezifischen Gegebenheiten** anzupassen.

Schwächen und Risiken flexibler Bedienungsformen

Als Schwäche von flexiblen Bedienungsformen muss der häufig hohe spezifische Zuschussbedarf (je Fahrgastfahrt) für die öffentliche Hand gesehen werden. Auch wenn die Kostenstrukturen gegenüber einem vergleichbaren Linienverkehrsangebot günstiger sind, so verursachen flexible Bedienungsformen doch teilweise erhebliche Kosten. Besonders ausgeprägt ist dieses Problem in Regionen mit schwer bündelbarer Nachfrage und großen spezifischen Reiseweiten.

In den wenigsten Regionen kann heute die **Schülerbeförderung** aufgrund der für die in der Regel kleinen Fahrzeuge zu hohen Nachfrage von einer flexiblen Bedienungsform mit übernommen werden. Insofern muss in der Regel ein Mindestangebot an konventionellem Linienverkehr vorgehalten werden²⁴.

Die häufig mit der Einführung flexibler Bedienungsformen angestrebten **Kosteneinsparungen** für die öffentliche Hand können nur dann erzielt werden, wenn Linienverkehre ersetzt werden und keine Zusatzangebote geschaffen werden. Entsprechend sind Kosteneinsparungen in Regionen, in denen der Linienverkehr bereits heute auf ein Minimum (Schülerbeförderung) reduziert ist, nicht zu erwarten.

Die Analyse hat gezeigt, dass das **Fahrgastpotenzial**, also die für die Nachfrage der flexiblen Bedienung relevante Einwohnerzahl, in allen betrachteten Bedienungsgebieten über 5.000 Einwohnern lag. Es wird geschlussfolgert, dass dies ein notwendiges „Mindestfahrgastpotenzial“ für die Einführung von flexiblen Bedienungsformen darstellt. Das Beispiel Gerswalde (Fahrgastpotenzial ca. 5.600) zeigt, dass ein Fahrgastpotenzial nahe an dieser unteren Grenze unter bestimmten Rahmenbedingungen bereits zu einer zu geringen Verkehrsnachfrage und damit zu einem nicht mehr tragfähigen Angebot führen kann. Eine Schwäche flexibler Bedienungsformen ist also, dass sie in Regionen mit einem zu niedrigen Fahrgastpotenzial nicht tragfähig eingesetzt werden können.

Eine spezielle Problematik flexibler Bedienungsformen ist, dass – unter bestimmten Rahmenbedingungen – ein hoher **Bekanntheitsgrad** und eine daraus resultierende **starke Nutzung** zu einem hohen Zuschussbedarf führt: Dies liegt darin begründet, dass bei der flexiblen Bedienung jede zusätzlich abgerufene und erbrachte Fahrt zusätzliche Kosten verursacht. Da die Fahrgeldeinnahmen die entstehenden Kosten nicht decken, entstehen Kosten für die öffentliche Hand. Besonders hoch sind die entstehenden Mehrkosten dann, wenn für die Erfüllung der zusätzlichen Fahrtwünsche zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden müssen (Sprungkostenproblematik). Eine Erhöhung der Fahrgastzahl wirkt sich nur dann positiv auf die wirtschaftliche Situation aus, wenn dadurch eine Erhöhung des Besetzungsgrades (Anzahl Fahrgäste je Fahrt) erzielt wird ohne zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu müssen. Konzessionsinhaber für flexible Bedienungsformen sind in der Regel Verkehrsunternehmen, betrieben werden sie meist von Taxiunternehmen. Insofern ist der Aufgabenträger auf lokale oder regionale privatwirtschaftliche Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen angewiesen. Insbesondere in sehr ländlichen Regionen stellt das vollständige **Fehlen von Taxiunternehmen** oft ein Problem beim Betrieb von flexiblen Bedienungsformen dar: Gegebenenfalls muss die flexible Bedienungsform dann von einem lokalen Verkehrsunternehmen betrieben werden. Aufgrund anderer Kostenstrukturen als im Taxigewerbe ist dann oft mit Mehrkosten zu rechnen. Auch eine fehlende Konkurrenz im Taxigewerbe kann zu Problemen führen: So können Monopolisten einerseits die Preise „diktieren“, und andererseits kann mangelndes Engagement beim Betrieb von flexiblen Bedienungsformen zum Misserfolg beitragen. Widerstände vor der Einführung eines flexiblen Angebotes sind dann von Taxiunternehmen zu erwarten, wenn darin eine Konkurrenz zum normalen Taxibetrieb gesehen wird.

Da vielerorts flexible Bedienungsformen einen noch vergleichsweise niedrigen Bekanntheitsgrad haben, ist im Vorfeld ein hohes Maß an politischer **Überzeugungsarbeit** erforderlich. Auch ein erhöhter Abstimmungsbedarf mit Bezirksregierung und Genehmigungsbehörde wird von den Akteuren als Hemmnis bei der Einführung flexibler Bedienungsformen gesehen.

Da flexible Bedienungsformen individuell an die örtlichen Gegebenheiten angepasst sind, können erarbeitete Lösungen nicht oder nur sehr schwer auf andere Regionen (andere Teile eines Landkreises, andere Gemeinden, etc.) übertragen werden. Entsprechend können **Synergieeffekte** nur in geringem Umfang genutzt werden.

²⁴ Vor dem Hintergrund künftig weiterhin sinkender Schülerzahlen ist es möglich, dass sich die Situation diesbezüglich in den nächsten Jahren ändert. In den im Rahmen der Tiefenanalyse untersuchten Regionen jedoch erfolgte die Schülerbeförderung unabhängig von den Flexiblen Bedienungsformen.

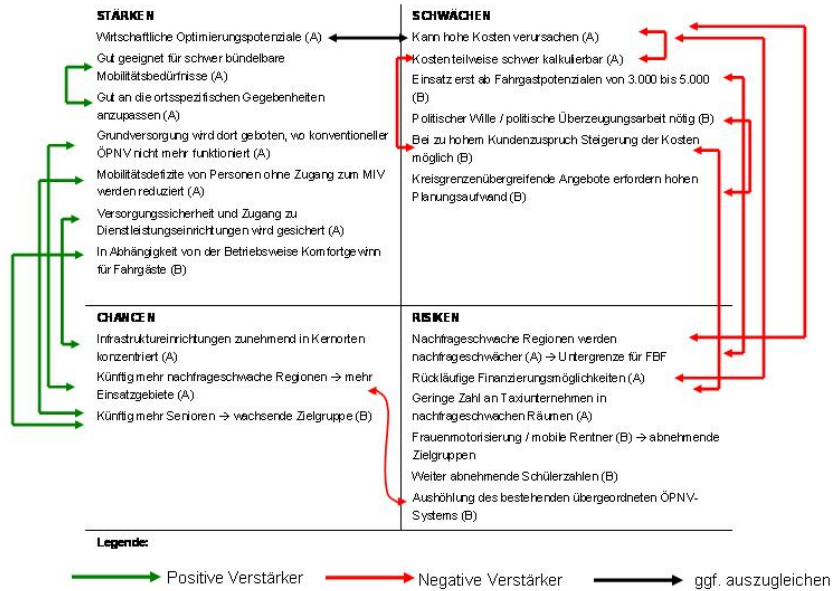
In einem nächsten Schritt werden die Faktoren, die in Verbindung stehen miteinander verknüpft. Zur Vereinfachung bzw. Komplexitätsreduktion werden die Faktoren mit einer C-Bewertung dem SWOT-Kreuz entnommen. Die Verknüpfung dient als Vorstufe für die Erstellung einer so genannten SWOT-Matrix. Diese kombiniert die einzelnen Faktoren und deutet strategische Konsequenzen an. Hier dient die Darstellung dazu die wichtigsten Aspekte und Überlegungen zu den Entwicklungschancen flexibler Bedienungsformen hervorzuheben. In Sinne der SWOT-Systematik sind dies Aspekte, die es auszubauen, zu verteidigen, zu verbessern oder zu lösen gilt.

Tabelle 24: Schema einer SWOT- Analyse

<p>Verbindung von Stärke und Chance stellen Trümpfe dar, die unbedingt in die strategischen Überlegungen einbezogen werden -> Ausbauen</p>	<p>Verbindungen von Schwäche und Chance sind externe Potenziale: Hier ist abzuwägen, ob die Schwäche abgebaut werden kann und sich damit die Chancen verbessern. -> Verteidigen</p>
<p>Die Verbindung von Stärke und Risiko sind interne Potenziale: Auch hier ist abzuwiegen, ob sich die Stärke gegen das Risiko durchsetzen kann. -> Verbessern</p>	<p>Verbindung von Schwäche und Risiko sind Gefahrenstellen, die offensiv abzusichern sind. -> Problem(e) lösen</p>

Quelle: Eigene Darstellung nach Rufo et al., ohne Jahr

Abbildung 6: Verknüpfung der Stärken und Schwächen



Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 25: Strategien für flexible Bedienformen auf Grundlage der SWOT-Analyse

	Stärken	Schwächen
Chancen	Ausbauen Bündelungsmöglichkeit von Mobilitätsbedürfnissen zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit Demografische Entwicklung legt Ausbreitung nachfrageorientierter Angebote nahe. Dies verbessert Erfahrungen bei den Betreibern und Kunden	Verteidigen Unsicherheit bei der Kalkulation zu erwartender Kosten lässt sich über systematischen Planungsansatz aufheben Über Monitoring Vermeidung von Sprungkosten Untergrenze der flexiblen Bedienung weist auf den Einsatz von Alternativen hin.
Risiken	Verbessern Wirtschaftliche Vorteile bei sinkender Nachfrage	Probleme lösen Durch weiter zu erwartende sinkende Bevölkerungszahlen kann die Untergrenze für Einsatz flexibler Bedienungsformen erreicht werden. Dies wird verstärkt durch tendenziell abnehmende Zielgruppen (Senioren).

Quelle: Eigene Darstellung

Die dargestellten Befunde zeigen auf, dass eine wesentliche Stärke der flexiblen Bedienungsformen in der Verbesserung der Mobilitätsbedingungen in den nachfrageschwachen Räumen besteht. Die flexiblen Bedienungsformen stellen eine mögliche Variante zur

Anpassung an die dort stattfindenden strukturellen Veränderungen dar. Auf der anderen Seite bestehen jedoch bei Fragen der Finanzierung Unsicherheiten, was sich insbesondere aus der Bestimmung der Nachfrage ergibt. Eine Möglichkeit diese Unsicherheiten zu reduzieren besteht in einer systematischen Erfassung der Ausgangsbedingungen und eine Abschätzung der zu erwartenden Nachfrage.

6.2 Stärken und Schwächen der unterschiedlichen Angebotsformen

Im voran stehenden Kapitel wurden die Stärken und Schwächen von flexiblen Bedienungsformen im Allgemeinen dargestellt und erläutert. Im folgenden Kapitel werden nun ausschließlich die speziellen Stärken und Schwächen bzw. Vor- und Nachteile der einzelnen Angebotsformen

- L-Bus,
- R-Bus,
- R-AST,
- F-Bus,
- und RF-Bus dargestellt.

Hinsichtlich der Chancen- und Risikobewertung, die auf der Ebene der flexiblen Bedienungsformen herausgearbeitet wurde, ist davon auszugehen, dass diese ebenfalls Gültigkeit für die verschiedenen Angebotsformen haben. Die nachfolgend dargestellten Stärken sind insofern ebenfalls als potenzielle Chancen bzw. die Schwächen als potenzielle Risiken einzuschätzen.

Zunächst werden noch einmal die Charakteristika und Einsatzfelder, die auf der Grundlage der Evaluation ermittelt wurden, in Tabelle 26 auf der folgenden Seite in der Übersicht dargestellt.

Tabelle 26: Charakteristika und Einsatzfelder der Angebotsformen

	Charakteristika	Einsatzfelder
L-Bus	Der L-Bus (Anrufbus auf einer Bedarfslinie) verkehrt fahrplangebunden auf einem festen Linienweg von Haltestelle zu Haltestelle, die Haltestellen werden jedoch nur bedient, wenn ein Fahrgast seinen Einstiegswunsch angemeldet hat oder ein Fahrgast an der entsprechenden Haltestelle aussteigen möchte.	Die Bedienungsgebiete der L-Bus-Angebote sind vergleichsweise groß (in der Regel überschreiten sie einen Wert von 100 km ² deutlich). Die Potenzialdichte ²⁵ liegt in den untersuchten L-Bus-Bedienungsgebieten in der Regel deutlich unter 100 EW/km ² Aufgrund seiner linienhaften Erschließung eignet sich der L-Bus insbesondere für linienhafte bzw. radiale Siedlungsstrukturen.
R-AST	Das R-AST (Anruf-Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb) verkehrt ebenfalls fahrplangebunden, jedoch bedarfsabhängig von Bedarfshaltestellen oder „normalen“ Haltestellen zur Haustür. Die Bedienung erfolgt in Sektoren oder Richtungsbändern.	Die Bedienungsgebiete der R-AST-Angebote sind kleiner als die der L- und F-Bus-Angebote (in der Regel unterschreiten sie 100 km ²). Die Potenzialdichte liegt in den untersuchten R-AST-Bedienungsgebieten in der Regel deutlich über 100 EW/km ² Aufgrund seiner in der Regel sektoralen Erschließung eignet sich das R-AST sehr gut für radial auf ein Zentrum ausgerichtete Siedlungsstrukturen mit wenig Verkehrsbedürfnissen zwischen den einzelnen Sektoren oder Richtungsbändern.
F-Bus	Der F-Bus (Anrufbus im Flächenbetrieb) verkehrt ohne Fahrplan bei Bedarf in einem Flächenbetrieb von der Haustür zum gewünschten Fahrziel.	Die Bedienungsgebiete der F-Bus-Angebote sind vergleichsweise groß (in der Regel überschreiten sie einen Wert von 100 km ² deutlich). Die Potenzialdichte liegt in den untersuchten F-Bus-Bedienungsgebieten in der Regel deutlich unter 100 EW/km ² Aufgrund seiner flächenhaften Erschließung eignet sich der F-Bus speziell für disperse Siedlungsstrukturen.
R-Bus	Der R-Bus (Anrufbus im Richtungsbandbetrieb) bedient fahrplanmäßig und bedarfsunabhängig, also ohne erfolgtes Anmelden eines Fahrtwunsches, die Haltestellen einer Grundroute und nach Bedarf, wenn eine Anmeldung erfolgt ist, zusätzliche Haltestellen innerhalb eines definierten Richtungsbandes. Der Richtungsbandbetrieb des R-Busses kann je nach örtlicher Situation in unterschiedlicher Form erfolgen: von lediglich kleineren Linienabweichungen von der Grundroute bis hin zur flächenhaften Bedienung eines Korridors zwischen einer festen Anfangs- und Endhaltestelle.	Aufgrund der verschiedenen Möglichkeiten des Richtungsbandbetriebs (siehe unter Charakteristika) kann der R-Bus unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen eingesetzt werden. Es können z.B. Siedlungsbänder mit nur wenigen abseits der Grundroute gelegenen kleineren Siedlungen bedient werden, aber auch nachfrageschwache Ortschaften zwischen zwei nachfragestärkeren Orten an den fest bedienten End- und Zielhaltestellen. Entsprechend sind die Einsatzfelder des R-Busses denen des L-Busses sehr ähnlich, jedoch wird er eher in Gebieten mit höherer Bevölkerungsdichte und bandartig aufgeweiteten Siedlungsstrukturen eingesetzt.

²⁵ Fahrgastpotenzial je km² Bedienungsgebiet

	Charakteristika	Einsatzfelder
RF-Bus	Der RF-Bus verkehrt wie der F-Bus ohne Fahrplan, jedoch erfolgt der Zu- und Ausstieg an der Haltestelle, nicht an der Haustür.	Die Einsatzfelder des RF-Busses gleichen denen des F-Busses.

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 27 zeigt stichwortartig die wichtigsten Stärken und Schwächen der einzelnen Angebotsformen und bewertet diese zusammenfassend und abschließend.

Tabelle 27: Stärken und Schwächen der Angebotsformen im Vergleich

	L-Bus	R-AST	F-Bus	R-Bus	RF-Bus
Stärken	Umwandlung einfach Bündelung von Fahrtwünschen Unaufwändige Disposition Vom Verkehrsunternehmen zu betreiben Senkung von Betriebskosten	Komfortgewinn Flächenbedien- nung Bündelung von Fahrtwünsche Unaufwändige Disposition Zuschussbedarf geringer als F-Bus	Bedienung schwer bündelbarer, disperser Verkehrsbedürfnisse Umsteigefreie Verbindungen Maximaler Komfort	<i>Siehe L-Bus</i>	<i>Siehe F-Bus</i> Genehmigungsrechtliche Alternative zum F-Bus
Schwächen	keine Flächener-schließung kein Komfortge-winn Hemmschwelle für Nutzung entsteht	Taxiunternehmen notwendig Systemeingriff notwendig	I.d.R. niedrige Besetzungs-grade Längere Reise-zeiten Konfliktpoten-zial mit Taxiun-ternehmen Konzessionie-rung ggf. prob-lematisch	Routendisposi-tion aufwändig und Techni-einsatz not-wendig Geringer Kom-fortgewinn Geringe Ein-sparpotenziale	<i>Siehe F-Bus</i> Keine Fahrgast-bündelung möglich
Zusammenfassende Bewertung	Guter, einfacher Einstieg in Flexibilisierung Gut für dünn besiedelte und linienhaft bzw. radial strukturierte Bedienungsgebiete	Gut geeignet für kleine, etwas dichter besiedelte Bedienungsgebiete, mit radial auf ein Zentrum ausgerichteter Nachfrage	Gut in großen, vergleichsweise dünn besiedelten und dispers strukturierten Bedienungsgebieten Finanzierungs- und Genehmigungsrisiko	Eignet sich v.a., wenn auf Grundroute eine ausreichend hohe Nachfrage den regelmäßigen Betrieb zwischen fest bedienten Haltestellen rechtfertigt	<i>Siehe F-Bus</i>

Quelle: Eigene Darstellung

Die folgende Tabelle 28 fasst die Befunde noch einmal vereinfacht für die Leitkriterien Wirtschaftlichkeit, Komfortgewinn, Planung bzw. Einfachheit der Genehmigung und Einführung zusammen.

Tabelle 28: Bewertung der Angebotsformen

	Wirtschaftlichkeit	Komfort	Planung
L-Bus	sehr positiv	sehr negativ	sehr positiv
R-AST	positiv	positiv	gering negativ
F-Bus	leicht negativ	sehr positiv	sehr negativ
R-Bus	positiv	leicht positiv	gering negativ
RF-Bus	leicht negativ	sehr positiv	leicht positiv

Quelle: Eigene Darstellung

Mit den vorliegenden Analysen und Bewertungen liegt eine umfassende Betrachtung zum Status-Quo flexibler Bedienformen in ländlich geprägten Regionen in Deutschland vor. Zukünftig werden zahlreiche Regionen vor dem Hintergrund bereits vorliegender oder prognostizierter Bevölkerungsverluste ihren ÖPNV einer Prüfung hinsichtlich Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit unterziehen müssen. Die Situation muss insofern als dynamisch und als ein ständiger Veränderungsprozess erachtet werden.

Um die Daseinsvorsorge zu sichern, ist es unerlässlich Mobilitätsangebote im weitesten Sinne als Alternative zum privaten Pkw bereitzustellen. Flexible Bedienungsformen stellen einen möglichen Baustein zur Mobilitätssicherung dar. Die abschließende SWOT-Analyse hat deutlich gemacht, dass mit der Einführung flexibler Bedienungsformen auch Risiken verbunden sein können. Zum anderen können Akteure zwischen unterschiedlichen Angebotsformen auswählen, die sehr spezifische Vor- und Nachteile besitzen. Jede Region hat zudem eigene Problemlagen und Ressourcen. Deswegen wird ein analytisch-systematischer Planungsprozess zur Einführung oder Optimierung eines bestehenden Systems empfohlen.

Dieser Prozess beinhaltet z.B. eine Analyse der regionalen Ausgangssituation, um die unterschiedlichen Handlungsoptionen einschätzen und abwägen zu können. Auch die Interessenslagen der Akteure und der Bevölkerung sind wesentliche Faktoren für die Gestaltung eines zukünftigen regionalen und kommunalen ländlichen ÖPNV. Nicht zuletzt muss Politik und Planung in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen- und Dienstleistern spezifische, für die Region passende Lösungsmöglichkeiten erarbeiten.

7 Verzeichnisse

7.1 Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: STUFEN DER EVALUATION FLEXIBLER BEDIENUNGSFORMEN	10
ABBILDUNG 2: VERORTUNG DER 89 PRAXISBEISPIELE NACH ANGEBOOTSFORM IM BUNDESGBIET ..	13
ABBILDUNG 3: PKW-ERREICHBARKEIT VON OBERZENTREN UND ERREICHBARKEIT VON AGGLOMERATIONSZENTREN IM BAHNVERKEHR	23
ABBILDUNG 4: GRÖÖE DER BEDIENUNGSGBIETE DER ANGEBOOTSFORMEN	27
ABBILDUNG 5: WIRTSCHAFTLICHKEIT DER ANGEBOOTSFORMEN ZUSCHUSSBEDARF, KOSTEN UND EINNAHMEN JE FAHRGAST	44
ABBILDUNG 6: VERKNÜPFUNG DER STÄRKEN UND SCHWÄCHEN	58

7.2 Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: ÜBERSICHT DER FLEXIBLEN ANGEBOOTSFORMEN	7
TABELLE 2: ABGRENZUNG DER RAUMKATEGORIEN NACH BEVÖLKERUNGSDICHTE.....	8
TABELLE 3: PRAXISBEISPIELE DER TIEFENANALYSE.....	15
TABELLE 4: AUSGEWÄHLTE ANALYSEKRITERIEN DER TIEFENANALYSE	16
TABELLE 5: ANGEBOOTSFORMEN DER PRAXISBEISPIELE	19
TABELLE 6: BETREIBERFORM IN BEZIEHUNG ZUR ANGEBOOTSFORM	20
TABELLE 7: KOMFORTZUSCHLÄGE DER ANGEBOOTSFORMEN	21
TABELLE 8: EINWOHNER-ARBEITSPLATZDICHTEN DER BEDIENUNGSGBIETE.....	24
TABELLE 9: ALTERSSTRUKTUR DER BEVÖLKERUNG IN DEN BEDIENUNGSGBIETEN IM VERGLEICH ZUM BUNDESDURCHSCHNITT	25
TABELLE 10: FLÄCHE DER BEDIENUNGSGBIETE IN BEZIEHUNG ZUR ANGEBOOTSFORM	26
TABELLE 11: EINWOHNERZAHL DES BEDIENUNGSGBIETES IN BEZIEHUNG ZUR ANGEBOOTSFORM ...	28
TABELLE 12: FAHRGASTPOTENZIAL DES BEDIENUNGSGBIETES IN BEZIEHUNG ZUR ANGEBOOTSFORM	29
TABELLE 13: BEVÖLKERUNGSDICHTE DES BEDIENUNGSGBIETES IN BEZIEHUNG ZUR ANGEBOOTSFORM	29
TABELLE 14: POTENZIALDICHTEN IN BEZIEHUNG ZUR ANGEBOOTSFORM	30
TABELLE 15: BEISPIELE DER TIEFENANALYSE NACH BBR-SIEDLUNGSSTRUKTURTYP	32
TABELLE 16: ZUORDNUNG DER ANGEBOOTE UND IHRER LAUFZEIT	34
TABELLE 17: BEISPIELE DER TIEFENANALYSE NACH BBR-SIEDLUNGSSTRUKTURTYP UND ANGEBOOTSFORM	35
TABELLE 18: ZIELE DER ANGEBOOTE DER TIEFENANALYSE	36
TABELLE 19: GRÖÖE DER BEDIENUNGSGBIETE NACH ANGEBOOTSFORM	38
TABELLE 20: AUSGEWÄHLTE PLANERISCHE ASPEKTE DER ANGEBOOTSFORMEN	41
TABELLE 21: FAHRPREISGESTALTUNG DER FLEXIBLEN BEDIENUNGSFORMEN	46
TABELLE 22: KOSTEN, EINNAHMEN, ZUSCHUSSBEDARF UND KOSTENDECKUNGSGRAD DER ANALYSIERTEN BEISPIELE.....	48
TABELLE 23: SWOT-KREUZ MIT ABC-ANALYSE.....	54
TABELLE 24: SCHEMA EINER SWOT- ANALYSE.....	57

TABELLE 25: STRATEGIEN FÜR FLEXIBLE BEDIENTFORMEN AUF GRUNDLAGE DER SWOT-ANALYSE	58
TABELLE 26: CHARAKTERISTIKA UND EINSATZFELDER DER ANGEBOTSFORMEN	60
TABELLE 27: STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER ANGEBOTSFORMEN IM VERGLEICH	61
TABELLE 28: BEWERTUNG DER ANGEBOTSFORMEN	62

7.3 Abkürzungsverzeichnis

AMABILE	Ausschreibung und Modellierung von Alternativen Bedienungsformen in Form von Teilnetzen unter Integration traditioneller Linienverkehre
ALT	AnrufLinienTaxi
AST	AnrufSammelTaxi
ATKIS	Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumplanung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
DESTATIS	Deutsches Statistisches Bundesamt
EW	Einwohner
FBF	Flexible Bedienungsformen
F-Bus	Anrufbus im Flächenbetrieb
IMAGO	Innovative Marketing- und Angebotskonzepte in Gemeinden mit Ortsbussystemen
IMPULS 2005	Integrierte Mobilitätsplanung, -Umsetzung, -Lenkung und Services für einen neuen Gemeinschaftsverkehr in der Region 2005
INKAR	Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung
L-Bus	Anrufbus auf Bedarfslinie
MVBW	Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen
NahviS	Neue Nahverkehrsangebote im Naturpark Südschwarzwald
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PbefG	Personenbeförderungsgesetz
PNV Region	Personennahverkehr für die Region
Pkw	Personenkraftwagen

PTV	Planung Transport Verkehr AG
R-AST	Anrufsammeltaxi im Richtungsbandbetrieb
R-Bus	Anrufbus im Richtungsbandbetrieb
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VG	Verwaltungsgrenze
WI	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

7.4 Quellenverzeichnis

Barth, A.; Klinger, D. (2002): Genehmigung Alternativer Bedienungsformen nach dem Personenförderungsgesetz. AMABILE. Arbeitspapier 3. Bremen.

BIK-GmbH (2000): BIK-Regionen. Online verfügbar unter www.bik-gmbh.de/texte/BIK-Regionen2000.pdf.

BBR (2005): Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung (INKAR). CD-ROM. Bonn.

BBR (2000): Bevölkerungsprognose 2002-2020. Bonn.

BBR (2007): Laufende Raumbewertung. Bonn.

BMVBW (2004): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Online verfügbar unter www.kontiv2002.de/pdf/ergebnisbericht.

DESTATIS (2006): Statistik regional. Daten für Kreise und kreisfreie Städte. CD-ROM.

DESTATIS (2006): Statistik lokal. Daten für Kreise und kreisfreie Städte. CD-ROM.

Deutsches Institut für Urbanistik (Hg.) (2006): Kommunale Aufgaben zur Mobilität im ländlichen Raum. Difu Berichte 02. Berlin.

Köhler, U. (2006): Bearbeitung von Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV. Erster Zwischenbericht. Kassel.

Schäfer-Sparenberg, C. (2005): ÖPNV-Marketing im ländlichen Raum. Projektbericht im Rahmen des Projektes „IMAGO“. Wuppertal.

Schäfer-Sparenberg, C.; Bongardt, D.; Dalkmann, H. (2006): Steuerung nachhaltiger Daseinsvorsorge im öffentlichen Nahverkehr – Politische Handlungsempfehlungen. Wuppertal Paper Nr. 161. Wuppertal.

Sieber, N. (2004): Systematisierung Alternativer Bedienungsformen im ÖPNV. AMABILE. Arbeitspapier 1. Karlsruhe. (BMBF und PTV). Online verfügbar unter <http://www.amabile.ptv.de>

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (voraussichtlicher Erscheinungstermin Frühjahr 2009): Differenzierte Bedienung im ÖPNV.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2006): Das Fachwort im ÖPNV-Grundbegriffe des ÖPNV. Düsseldorf.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (1994): Differenzierte Bedienungsweisen – Nahverkehrs-Bedienung zwischen großem Verkehrsaufkommen und geringer Nachfrage. Köln.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. VDV-Schrift 4. Köln.

Wuppertal Institut (2004): Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum: Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten. Workshop-Dokumentation. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2004): Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen. Projektbericht. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2004): Wirtschaftlichkeit von flexiblen Angebotsformen: Vergleich von TaxiBus, Linienbetrieb und Anrufsammeltaxi im Kreis Euskirchen. Projektbericht. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2005): Erfahrungen aus aufgabenverwandten Forschungsvorhaben. Projektbericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2005): Marketing- und Kommunikationskonzept in Anlehnung an das Soziale Marketing. Projektbericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2006): Dokumentation der empirischen Untersuchungen. Projektbericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2006): MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum – Schlussbericht. Wuppertal.

Wuppertal Institut (2006): Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des MultiBus. Vertraulicher Projektbericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“. Wuppertal.

7.5 Glossar

Abrufungsgrad

Der Abrufungsgrad bezeichnet bei Alternativen Bedienungsformen den Anteil der tatsächlich realisierten Fahrten oder Fahrleistung bezogen auf das Fahrplanangebot.

Angebotsform / Bedienungsform

Der Begriff Bedienungsform wird im vorliegenden Handbuch als Oberbegriff verwendet, während der Begriff Angebotsform bei der Beschreibung der definierten Typen L-Bus, F-Bus, R-Bus, RF-Bus und R-AST verwendet wird.

Aufgabenträger

Aufgabenträger sind die durch die Nahverkehrsgesetze der Bundesländer bestimmten juristischen Personen, z.B. Gebietskörperschaften oder Zweckverband, die die Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV auf Straße und Schiene wahrzunehmen haben (§ 1 Abs. 2 RegG, § 8 Abs. 3 PBefG).

Ausgleichszahlungen

Ausgleichsleistungen sind Zahlungen der öffentlichen Hand, die dazu dienen, die Differenz zwischen einem aus politischen Gründen ermäßigten Fahrpreis und den tatsächlichen Aufwendungen oder dem Regelfahrpreis teilweise oder ganz auszugleichen. Von besonderer Bedeutung sind folgende Erscheinungsformen:

- Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr für die Beförderung von Auszubildenden gem. § 45a PBefG
- Erstattungszahlungen für die Schwerbehindertenfreifahrt im ÖPNV gem. §§ 148 ff. Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch (SGB IX)

Bedarfsbetrieb

Der Bedarfsbetrieb ist eine Betriebsart, bei der der Fahrzeugeinsatz nachfrageabhängig erfolgt.

Bedarfshaltestelle

Bedarfshaltestellen sind Haltestellen, die nur angefahren werden, wenn an dieser Haltestelle die Anmeldung eines Fahrgastes zum Ein- oder Ausstieg vorliegt.

Bedarflinienbetrieb

Vergleichbar dem konventionellen Linienbetrieb liegt die Fahrstrecke fest. Eine Fahrt wird jedoch nur durchgeführt, wenn ein Fahrtwunsch angemeldet wird.

Bedienungsform

siehe Angebotsform

Bedienungsgebiet

Das Bedienungsgebiet ist die jeweils gesamte von der Flexiblen Bedienung direkt bediente und erschlossene Gemeinden (weitergehende Erläuterungen siehe Kapitel 4).

Das Bedienungsgebiet umfasst alle von der flexiblen Bedienungsform erschlossenen Stadt- und Ortsteile bzw. Gemeinden. Zum Bedienungsgebiet zählen alle Flächenbestandteile, d.h. Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie Freiflächen.

Besteller-Ersteller-Prinzip

Die ÖPNV-Aufgabenträger nehmen ihre politische Verantwortung für den ÖPNV im Sinne von öffentlicher Daseinsvorsorge dadurch wahr, dass sie das ÖPNV-Angebot planen, die Verkehrsleistungen bestellen und sich neben der Landesförderung angemessen mit originären kommunalen Mitteln an der Finanzierung beteiligen (=Besteller). Das Erbringen der Verkehrsleistungen ist eine unternehmerische Aufgabe der einzelnen Verkehrsunternehmen (=Ersteller).

Betriebszeit

Tägliche Zeitspanne, in der Leistungen angeboten werden. Diese umfassen auch die Bereitstellung von Dienstleistungen durch Personal, wie etwa der Betrieb einer Dispositionszentrale.

Daseinsvorsorge

Als Daseinsvorsorge werden das Gemeinwohl sichernde Leistungen der staatlichen Gewährleistungsverantwortung bezeichnet. Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr stellt nach §1, Absatz 1 Regionalisierungsgesetz eine Aufgabe der Daseinsvorsorge dar (VDV 2006).

(Fahrzeug)Disposition

Planung des Einsatzes von Fahrzeugen über einen bestimmten Zeitraum. Es erfolgt eine Zusammenfassung der Fahrtwünsche zu Touren.

Dispositionszentrale

Einrichtung, in der die Fahrzeugdisposition vorgenommen wird und die Fahrtwünsche entgegengenommen werden.

Einnahmen

Die Einnahmen umfassen alle Zugänge an liquiden Mitteln (Bargeld, Schecks, Wechsel, Bankguthaben) und Forderungen sowie alle Schuldenabnahmen eines Unternehmens (VDV 2006). Im Einzelnen werden im Handbuch unter Einnahmen einerseits die Fahrgeldeinnahmen (dazu zählen die Barverkäufe ebenso wie ggf. über die Einnahmearteilung in Verkehrsverbänden zugeschiedene Erlöse) verstanden sowie sonstige Einnahmen z.B. durch Sponsoring, etc.

Einnahmearteilung

Das Einnahmearteilungsverfahren umfasst die Regeln zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen in einem Verkehrsverbund.

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist ein Qualitätsmerkmal für die verkehrliche Anbindung eines geographischen Gebiets.

Fahrgast

Der Fahrgast ist der Nutzer eines öffentlichen Verkehrsmittels (VDV 2006).

Fahrgastpotenzial

Das Fahrgastpotenzial umfasst die Einwohnerzahl der Ortsteile bzw. Gemeinden, die das Quellgebiet für die flexiblen Bedienungsformen darstellen. Das Fahrgastpotenzial liegt in der Regel deutlich unter der gesamten Einwohnerzahl im Bedienungsgebiet, stellt jedoch die Hauptziel- und Hauptnutzergruppe der flexiblen Bedienungsformen dar.

Erläuterung:

Flexible Bedienungsformen werden in aller Regel eingerichtet, um es der Bevölkerung der Ortsteile und Gemeinden ohne oder mit nur geringer Infrastrukturausstattung zu ermöglichen, in die Kernorte zu fahren, um dort ihre Erledigungen durchzuführen bzw. dort einen Anschluss an den sonstigen ÖPNV für die Weiterfahrt in Anspruch zu nehmen. Obwohl sie Einwohner der Bedienungsgebiete sind, zählen die Einwohner der Kernorte somit in der Regel nicht zur Zielgruppe der flexiblen Bedienungsformen. Dies ergaben die Interviews mit den Ansprechpartnern in den Beispielregionen der Tiefenanalyse.

Fahrplan

Der Fahrplan ist die festgelegte zeitliche und räumliche Ordnung des Fahrangebots sowie auch dessen Bekanntmachung durch Aushang und andere Fahrplanmedien. Fahrpläne im Linienverkehr i.S.d. PBefG müssen die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten und sind nebst ihren Änderungen genehmigungsbedürftig und ortsüblich bekannt zu machen (VDV 2006).

Fahrtwunsch

Bei flexiblen Bedienungsformen: Beförderungswunsch des Fahrgastes, der – in der Regel telefonisch – vorangemeldet werden muss. Fahrtwünsche können nur im Rahmen des vorgegebenen Fahrplans bzw. Fahrtenangebots angemeldet werden.

Flexible Bedienungsform

Die Betriebsform der „flexiblen Bedienung“ ist dadurch gekennzeichnet, dass sie nachfragegesteuert durchgeführt wird. D.h. die tatsächlich vorhandene Nachfrage bestimmt (d. h. steuert), welcher Teil der angebotenen ÖPNV-Leistung, auch tatsächlich realisiert wird. Für die Durchführung einer Fahrt ist eine Voranmeldung durch den Kunden erforderlich. Die nachfragegesteuerte Bedienung führt zu einer zeitlichen (Fahrplanfahrten nur bei Bedarf, kein fester Fahrplan) und/oder räumlichen (Zu- und Abgang, Linienweg) Flexibilisierung.

Konventioneller Linienverkehr

Ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können (§ 42 Satz 1 PBefG).

Kosten

Die Kosten sind der wertmäßige Verzehr von Gütern und Leistungen, die der Erfüllung des Betriebszwecks dienen. Sie umfassen den Betriebsaufwand, sowie zusätzliche kalkulatorische Bestandteile, z.B. Zinsen für das eingesetzte Eigenkapital, Miete für die Nutzung eigener Räume und Abschreibungen auf der Basis von Wiederbeschaffungskosten. Der Ansatz kalkulatorischer Kosten erfolgt im Rahmen der Kostenrechnung z.B. für Zwecke der Preisermittlung (VDV 2006).

nachfrageorientiert/ nachfragegesteuert

Das ÖPNV-Angebot ist weitgehend auf die vorhandene ÖPNV-Nachfrage ausgerichtet, z.B. wechselndes Fahrtenangebot im Tagesverlauf bei tageszeitlich schwankender Nachfrage. Ziel ist es, die vorhandene ÖPNV-Nachfrage unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimal zu bedienen. Die tatsächlich vorhandene Nachfrage bestimmt (d. h. steuert), welcher Teil der angebotenen ÖPNV-Leistung (Fahrplan) auch tatsächlich realisiert wird (bediente Relationen, Haltestellen, Betriebsleistung).

Nutzwagenkilometer (Nwkm)

Nutzwagenkilometer (Nwkm) umfassen die tatsächlich erbrachte Betriebsleistung zur Personenbeförderung im Rahmen des Fahrplanangebotes ohne Beachtung von Bereitstellungs- und/oder Überführungsfahrten. Beim konventionellen Linienverkehr entsprechen die Nutzwagenkilometer dem Fahrplankilometer ohne Ausfallzeiten. Bei Verkehren, die in Form von flexiblen Bedienungsformen erbracht werden, ergeben sich die Nwkm aus der Betriebsleistung mit Fahrgastbesetzung.

ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)

Der ÖPNV ist eine allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort-, oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht überschreitet. (§ 8 Abs. 1 PBefG, § 1 Abs. 2 und ÖPNVG NRW)

ÖPNV-Leistung = Betriebsleistung

Die ÖPNV-Leistung umfasst die Bereitstellung und Durchführung von Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr während der Betriebszeiten. Die Betriebsleistung kann u.a. in Nutzwagenkilometern und Platzkilometern gemessen werden

Potenzialdichte

Fahrgastpotenzial je km² Bedienungsgebiet.

Spezifische Nachfrage

Anzahl Fahrgäste pro Tag / Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet

Die „Spezifische Nachfrage“ setzt die tägliche Fahrgastnachfrage ins Verhältnis zum Fahrgastpotenzial des Bedienungsgebietes. Als Prozentwert ausgegeben beschreibt sie den Anteil der Bevölkerung, der je Betriebstag zum Nutzer/Fahrgast der flexiblen Bedienungsform wird.

Verkehrsverbund

Der Verkehrsverbund ist ein rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Gebietskörperschaften und/oder Verkehrsunternehmen zur gemeinsamen Gestaltung des ÖPNV. In einem Unternehmensverbund kooperieren die Unternehmen wie in der Verkehrsgemeinschaft, schaffen jedoch eine besondere Organisation, der sie wesentliche Zuständigkeiten (z.B. Verkehrsplanung, Einnahmenaufteilung) übertragen und die mit eigenem Personal und eigenen Sachmitteln arbeitet. Entsprechendes gilt für einen Mischverbund und einen reinen Aufgabenträgerverbund, dem auch durch Gesetz z.B. die Aufgabenwahrnehmung für den ÖPNV übertragen wird. Ziele eines Verkehrsverbundes

sind ein einheitliches Tarifangebot, aufeinander abgestimmte Fahrpläne und ein gemeinsames Marketing (VDV 2006).

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit ist das Verhältnis von Leistungen zu den Kosten. Entsprechend dem Wirtschaftlichkeitsprinzip ist dieses Verhältnis optimal, wenn eine bestimmte Leistung mit minimalen Kosten oder mit bestimmten Kosten eine maximale Leistung erzielt wird (VDV 2006).

Zentraler Ort

Ein Zentraler Ort ist eine Gemeinde oder ein Ortsteil, der über die Versorgung der eigenen Bevölkerung hinaus entsprechend seiner jeweiligen Funktion im zentralörtlichen System überörtliche Versorgungsaufgaben für die Bevölkerung seines Verflechtungsbereiches wahrnimmt. Entsprechend sollen in den Zentralen Orten soziale, kulturelle, wirtschaftliche und administrative Einrichtungen (zentrale Einrichtungen) konzentriert werden. Dabei ist es Aufgabe der Grundzentren, zentrale Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen, täglichen Grundbedarf bereitzustellen. In den Mittelzentren sind darüber hinaus zentrale Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf vorzuhalten.

Zuschüsse

Zuschüsse sind finanzielle Zuwendungen an einen Berechtigten, die nicht in unmittelbarem wirtschaftlichen Zusammenhang mit einer Gegenleistung des Empfängers stehen und die nicht oder nur bedingt rückzahlbar sind. Zuschüsse werden für Investitionen (Investitionszuschuss) oder zur Deckung eines bestimmten Aufwandes (Aufwandszuschuss) gewährt (VDV 2006).

Zuschussbedarf

Unter dem Zuschussbedarf sind im Rahmen des Handbuchs die der öffentlichen Hand (durch den Betrieb des ÖPNV) entstehenden finanziellen Aufwendungen zu verstehen. Sie setzen sich zusammen aus den Kosten abzüglich der Einnahmen und werden in Form von Aufwandszuschüssen an die Verkehrsunternehmen bezahlt.

8 Anhang

8.1 Teilnehmer und Teilnehmerinnen der ersten Sitzung des Expertenkreises

Datum: 31.1.2007

Name	Institution
Herr Andrießen	Region Hannover, Regionales Raumordnungsprogramm
Frau Prof. Dr. Baumgart	Universität Dortmund
Frau Böhler	Wuppertal Institut
Herr Brohm	Planungsbüro für Verkehr Bornkessel, Brohm & Markgraf GbR
Herr Geschwinder	Region Hannover, Regionales Raumordnungsprogramm
Frau Kindl	PTV Planung Transport Verkehr AG
Herr Knauer	Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming
Herr Prof. Dr. Köhler	Universität Kassel
Herr Oberwörmeier	Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH
Frau Reichert	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz
Frau Schäfer	PTV Planung Transport Verkehr AG
Frau Schäfer-Sparenberg	Wuppertal Institut
Herr Spangenberg	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Herr Schmidt	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
Herr Staats	BMVBS
Frau Süßbauer	Wuppertal Institut
Frau Wagner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg mbH
Herr Walther	PTV Planung Transport Verkehr AG
Herr Wehmeier	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Herr Würdemann	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

8.2 Analysekriterien für die Tiefenanalyse (1-7)

1 Angebotsform

1.1 Betriebsform

- Bedarfslinienbetrieb: Beim Bedarfslinienbetrieb liegen Fahrstrecke und Fahrplan durch einen Fahrplan fest. Aufgrund der geringen Nachfrage ist für die Durchführung einer Fahrt eine Anmeldung erforderlich. Dies kann bedeuten, dass beim Bedarfslinienverkehr eine Fahrt nur auf einem Teil der im Fahrplan veröffentlichten Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird.
- Richtungsbandbetrieb (Sektor oder Korridor): Den Richtungsbandbetrieb kennzeichnen fest bediente Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und Bedarfshaltestellen in kleineren Ortschaften, die nur bei Nachfrage angefahren werden. Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich aus den Fahrtwunschanmeldungen.
- Flächenbetrieb: Beim Flächenbetrieb bilden alle bedarfsbedienten Haltestellen oder die Haustüren innerhalb eines definierten Gebiets eine Einheit, in der die Reihenfolge der Bedienung zufällig ist und sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche ergibt.

1.2 Zu- und Abgang

- Haltestelle
- Haustüre

1.3 Fahrplanbindung

- verkehrt mit Fahrplanbindung: Fahrplanbindung bedeutet, dass mindestens für die Starthaltestelle der Linie eine feste Abfahrtszeit vorgegeben ist.
- verkehrt ohne Fahrplanbindung

1.4 Bedarfsabhängig

- verkehrt vollständig bedarfsabhängig: die Fahrten finden nur bei Anmeldung mind. eines Fahrtwunsches statt und dann auch nur auf dem Streckenabschnitt auf dem Fahrtwünsche bestehen
- verkehrt teilweise bedarfsabhängig: die Grundroute einer Linie wird bedarfsunabhängig bedient, weitere Haltestellen z.B. eines Richtungsbandes nur bei Bedarf

1.5 Besonderheiten

- z.B. besonderer Zweck des Angebotes: Theaterbus, Diskobus, ...
- besondere Organisationsformen: z.B. Bürgerbus

2 Raum- und Infrastruktur

2.1 Siedlungs- und Raumstruktur

- Siedlungsstrukturtyp (des BBR)

- a) Agglomerationsräume – Kernstädte
- b) Agglomerationsräume – Hochverdichtete Kreise
- c) Agglomerationsräume – Verdichtete Kreise
- d) Agglomerationsräume – Ländliche Kreise
- e) Verstädterte Räume – Kernstädte
- f) Verstädterte Räume – Verdichtete Kreise
- g) Verstädterte Räume – Ländliche Kreise
- h) Ländliche Räume – Ländliche Kreise höherer Dichte
- i) Ländliche Räume – Ländliche Kreise geringerer Dichte

2.2 Bevölkerungsdichte und -entwicklung

2.3 Bevölkerungsstruktur

2.4 Topographie

2.5 Infrastrukturelle Ausstattung

- Wie ist die Verteilung der Infrastruktureinrichtungen in der Region?
- Bisherige Erreichbarkeiten der Infrastruktureinrichtungen?
- Teilweise auch unter Verkehrsplanung - Verkehrsangebot

3 Verkehrsplanung

3.1 Verkehrsangebot

- Räumliche Aspekte / Erschließungsqualität:

Linienführung / Bedienungsgebiet / Korridor / Sektor

- a) Länge der Linie (lt. Fahrplanangebot) (Fahrplan-km)
- b) Größe des Bedienungsgebietes bzw. des Korridors / Sektors in km²
- c) Waren die Verkehrsangebote grenzüberschreitend (Kreis, Land)?
- d) Wechselwirkung: Linienverlauf / Bedienungsgebiet und Raum-/ Infrastruktur:
Werden alle relevanten Quellen und Ziele entlang der Linie / im Bedie-

nungsgebiet erschlossen?

Gibt es Besonderheiten? z.B. Einstieg / Ausstieg nur im regionalen Zentrum (Bsp. Bad Münstereifel)

e) Bei Haltestellenbedienung:

Anteil der erschlossenen Einwohner (600m-Radius) im Bedienungsgebiet

- Zeitliche Aspekte / Bedienungsqualität:

Fahrtenangebot

a) Bedienzeitraum (werktags/samstags/sonntags von ... bis ...)

b) Bei Fahrplanbindung: Fahrtenhäufigkeit, Taktichte

c) Voranmeldezeit (fällt ggf. unter den Punkt „Organisation“)

Verbindungsqualität

a) Räumliche und zeitliche Verknüpfung mit anderen ÖPNV-Angeboten: Umsteigemöglichkeiten zum sonstigen ÖSPV bzw. SPNV

b) Fungiert das System überwiegend als Zu-/Abbringer zum sonstigen ÖSPV bzw. SPNV

- Fahrzeuge

a) Art der eingesetzten Fahrzeuge / Anzahl Sitzplätze (Linienbus/Midibus, Kleinbus, Pkw, Großraumtaxi)

b) Werden die Fahrzeuge flexibel / bedarfsabhängig eingesetzt?

- Wie erfolgt die Einbindung des Schülerverkehrs?

3.2 Verkehrsnachfrage

- Abrufungsgrad:

a) Anzahl abgerufene (Fahrplan-)fahrten pro Jahr

b) Anteil abgerufene Fahrleistung pro Jahr (Nutzwagen-km)

- Anzahl Fahrgäste pro Jahr

- Durchschnittlicher Besetzungsgrad der Fahrzeuge

- ggf. Angaben zur Nutzerstruktur (Altersstruktur, Sozialstruktur) und zu den Wegezwecken

4 Organisation

4.1 Organisationsstrukturen im ÖPNV

- Verhältnis von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (Eigenproduktion, Besteller-Ersteller-Modell, marktorientierte Direktvergabe)

- Unternehmensinterne Organisationsstrukturen (betriebswirtschaftliche und organisatorische Handlungsstrategien, z.B. interne Umstrukturierungen, Kooperationen, Zusammenschlüsse, Aufteilung der Verkehrsunternehmens, Privatisierungen)

4.2 Art des Betreibermodells

- Betrieb durch Taxiunternehmen oder Verkehrsunternehmen?
- Dispositionszentrale: Wer betreibt die Dispositionszentrale (AT / VU/ Taxiunternehmen)
- Vergütungsregelung zw. Aufgabenträger und VU/Taxiunternehmen für den zu zahlenden Zuschuss
 - a) pauschal:
Festpreis unabhängig von der erbrachten Fahrleistung
 - b) flexibel / leistungsabhängig:
i.d.R. Preis pro Nutzwagen-km, ggf. in Anlehnung an den örtlichen Taxitarif

4.3 Technische Ausstattung der Dispositionszentrale

- (rechnergestützte, automatisierte Disposition vs. „von Hand“)

4.4 Einbindung von Entscheidungsträgern und Meinungsbildnern

- Wer sind die (politischen, planerischen) Entscheidungsträger und Meinungsbildner?
- Welche Rolle spielten sie im Planungs- und Entscheidungsprozess bei der Einführung der flexiblen Bedienungsform?
- Wann wurden die verschiedenen Akteure eingebunden?

4.5 regionale / örtliche Spezifika:

- Gibt es in der Region ein oder mehrere Taxiunternehmen, die das Angebot betreiben können? (Konkurrenzsituation oder Monopolstellung des Unternehmens)
- Wie ist das örtliche Lohnniveau einzuschätzen (im Taxigewerbe sowie im ÖPNV)?

5 Wirtschaftlichkeit

5.1 Wirtschaftlichkeit

- Unterdeckung / Zuschussbedarf je Fahrgast (je Fahrgast) und/oder gesamt pro Jahr und Anzahl Fahrgäste
- Kostendeckungsgrad
- Entwicklung der Wirtschaftlichkeit im zeitlichen Verlauf? (Gab es Anfangsschwierigkeiten? Wurde das System im Laufe der Jahre wirtschaftlicher / weniger wirtschaftlich)

5.2 Kosten

- Kosten gesamt pro Jahr oder Gesamtkostensatz je km realisierter Fahrleistung und realisierte Fahrleistung (Nutzwagen-km/Jahr)

- ggf. Differenzierung der Kosten in: fixe Kosten (für Fahrzeuge), variable Fahrzeugkosten, Personalkosten, sonstige Kosten (Dispositionszentrale, etc.)

5.3 Einnahmen

- Fahrgeldeinnahmen

- a) Welcher Fahrpreis ist für die Fahrt mit der flexiblen Bedienungsform zu entrichten?
- b) Gibt es einen Verbundtarif? Findet dieser für die Fahrt mit der flexiblen Bedienung Anwendung?
- c) Wird ein Komfortzuschlag erhoben? Wenn ja, in welcher Höhe?
- d) Fahrgeldeinnahmen gesamt pro Jahr oder durchschnittlicher Erlös je Fahrgast und Anzahl Fahrgäste pro Jahr

- Sonstige Einnahmen: Einnahmen aus Sponsoring etc.

5.4 Finanzierungsmodelle und Fördermittel

- Wurden Fördermittel beantragt und bewilligt? (z.B. GVFG-Mittel) zur Fahrzeugbeschaffung, für Marketing/Betriebskosten etc.)

6 Kommunikation

6.1 Budget für Marketing- und Kommunikation (ÖPNV allgemein, flexible Bedienungsform speziell)

6.2 Personalressourcen für Marketing

6.3 Marketing- und Kommunikationsstrategie

6.4 Marketingziele

- quantitative Ziele, z.B. Fahrgastrückgänge stoppen, Kundenbindung erhöhen, Fahrgastzahlen steigern
- qualitative Ziele, z.B. Fahrgastzufriedenheit erhöhen, Bekanntheitsgrad bestimmter Mobilitätsprodukte steigern, Image des ÖPNV verbessern

6.5 Zielgruppen

- Allgemeinheit
- Multiplikatoren und Meinungsbildner
- Spezifische Zielgruppen, z.B. bisherige Nicht-Nutzer, Gelegenheitskunden, Stammkunden

6.6 Art der Kommunikationsmaßnahmen (differenziert nach Zielgruppen: Allgemeinheit, spezifische Zielgruppen, Multiplikatoren und Meinungsbildner)

- klassische Werbung
- PR und Öffentlichkeitsarbeit
- Verkaufsförderung
- Direktmarketing
- Eventmarketing
- Sponsoring

6.7 Einbindung von Nutzern und Nicht-Nutzern bei der Angebotsgestaltung**6.8 Einbindung von Mitarbeitern als direkte Schnittstelle zwischen Verkehrsunternehmen und Kunden****7 Rahmenbedingungen****7.1 Wie erfolgt die Sicherung der Daseinsvorsorge?****7.2 Art der Genehmigung****7.3 Finanzielle Förderungen**

8.3 Steckbriefe der im Rahmen der Tiefenanalyse untersuchten Beispiele²⁶

Anrufbus Ostholstein (nördliches Kreisgebiet)	
Bundesland / Kreis:	Schleswig-Holstein / Kreis Ostholstein
Bedienungsform / Einführungsjahr:	F-Bus / 2004
Bedienungsgebiet:	Wangels, Göhl, Gremersdorf, Heiligenhafen, Großenbrode, Neukirchen, Grube, Dahme, Heringsdorf, krfr. Stadt Oldenburg
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Ländlicher Kreis im verstäderten Raum
Zentralörtliche Bedeutung:	zwei Unterzentren (Oldenburg, Heiligenhafen)
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf die beiden Unterzentren
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	zwei Unterzentren und dispers verteilte Gemeinden und Ortsteile
Einwohner im Bedienungsgebiet:	30.845 zwischen 6 und 20 Jahren: 14 % über 65 Jahre: 22 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 11.700
Fläche des Bedienungsgebietes:	230 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	103 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	51 EW/km ²

²⁶ Hinweise zu den verwendeten Datenquellen:

Die Informationen zum BBR-Siedlungsstrukturtyp und zur Erreichbarkeit des nächsten Oberzentrums sind der INKAR-CD entnommen.

Die Angaben zur Altersstruktur der Einwohner stammen aus Statistik regional und Statistik lokal des statistischen Bundesamtes. Alle anderen Informationen wurden anderweitig, z.B. über die Internetauftritte der Kreise, Städte und Gemeinden) erfasst bzw. geschätzt (Fahrgastpotenzial) und berechnet.

Anrufbus Landkreis Delitzsch	
Bundesland / Kreis:	Sachsen / Landkreis Delitzsch
Bedienungsform / Einführungsjahr:	F-Bus / 2002
Bedienungsgebiet:	Städte Eilenburg (westlich der Mulde) und Taucha; Gemeinde Jesewitz
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Ländlicher Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	1 Mittelzentrum als Ergänzungsstandort im ländl. Raum (Eilenburg); 1 Unterzentrum (Taucha)
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf die Kernorte
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	Bandartige Struktur; Jesewitz: zahlreiche Klein- und Kleinstortsteile; Taucha+Eilenburg: halbkreisförmig um den Kernort angeordnete Ortsteile
Einwohner im Bedienungsgebiet:	27.998 zwischen 6 und 20 Jahren: 14 % über 65 Jahre: 19 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 5.500
Fläche des Bedienungsgebietes:	ca. 110 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	255 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	50 EW/km ²

Komfortbus Taunusstein	
Bundesland / Kreis:	Hessen / Rheingau-Taunus-Kreis
Bedienungsform / Einführungsjahr:	F-Bus / 1999
Bedienungsgebiet:	Stadt Taunusstein inkl. aller Ortsteile
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	Mittelzentrum
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf die 3 Ortsteile des Stadtkerns
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	Siedlungsband = Stadtkern (3 Ortsteile); übrige Ortsteile darum herum gruppiert
Einwohner im Bedienungsgebiet:	29.262 zwischen 6 und 20 Jahren: 14 % über 65 Jahre: 18 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 8.000
Fläche des Bedienungsgebietes:	67 km ²
Bevölkerungsdichtedichte im Bedienungsgebiet:	437 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	118 EW/km ²

Rufbus Gerswalde	
Bundesland / Kreis:	Brandenburg / Landkreis Uckermark
Bedienungsform / Einführungsjahr:	F-Bus / 2003 (ANGEBOT WIEDER EINGESTELLT)
Bedienungsgebiet:	Gemeinde Gerswalde
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Ländlicher Kreis geringerer Dichte
Zentralörtliche Bedeutung:	Kleinzentrum
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf den Kernort Gerswalde
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	
Einwohner im Bedienungsgebiet:	5.619 zwischen 6 und 20 Jahren: 16 % über 65 Jahre: 20 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 5.600
Fläche des Bedienungsgebietes:	326 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	19 EW/km ²
Relevante Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	19 EW/km ²

Rufbus Angermünde	
Bundesland / Kreis:	Brandenburg / Landkreise Uckermark und Barnim
Bedienungsform / Einführungsjahr:	F-Bus / 2003
Bedienungsgebiet:	Stadt Angermünde, Gemeinden Patsteinsee und Lunow-Stolzenhagen
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Ländlicher Kreis geringerer Dichte
Zentralörtliche Bedeutung:	Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf den Kernort Angermünde
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	Kernort mit radial darum angeordneten Ortschaften
Einwohner im Bedienungsgebiet:	16.423 zwischen 6 und 20 Jahren: 15 % über 65 Jahre: 21 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 6.500
Fläche des Bedienungsgebietes:	343 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	48 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	19 EW/km ²

MultiBus Gangelt, Selfkant, Waldfeucht	
Bundesland / Kreis:	Nordrhein-Westfalen / Kreis Heinsberg
Bedienungsform / Einführungsjahr:	R-Bus (F-Bus) / 2003
Bedienungsgebiet:	Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	3 Grundzentren
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf die Kernorte
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	mehrere vergleichsweise gleichrangige konzentrierte Ortsteile
Einwohner im Bedienungsgebiet:	31.167 zwischen 6 und 20 Jahren: 18 % über 65 Jahre: 16 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	31.167
Fläche des Bedienungsgebietes:	121 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	265 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	265 EW/km ²

Rufbus Neckarbischofsheim	
Bundesland / Kreis:	Baden-Württemberg / Landkreis Rhein-Neckar
Bedienungsform / Einführungsjahr:	L-Bus / 1998
Bedienungsgebiet:	Städte Neckarbischofsheim mit Stadtteilen, Waibstadt mit Stadtteil Daisbach, Helmstadt-Bargen und Sinsheim
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Ländlicher Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	1 Mittelzentrum (Sinsheim); 2 Kleinzentren (Neckarbischofsheim und Waibstadt)
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf die Kernorte, Freizeiteinrichtungen für Jugendliche konzentrieren sich in Sinsheim
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	vier konzentrierte Ortskerne
Einwohner im Bedienungsgebiet:	26.225 zwischen 6 und 20 Jahren: 18 % über 65 Jahre: 17 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 13.700
Fläche des Bedienungsgebietes:	ca. 100 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	236 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	137 EW/km ²

TaxiBus Euskirchen	
Bundesland / Kreis:	Nordrhein-Westfalen / Kreis Euskirchen
Bedienungsform / Einführungsjahr:	L-Bus / 2002
Bedienungsgebiet:	alle Städte und Gemeinden des Kreises Euskirchen
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Ländlicher Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	2 Mittelzentren (Euskirchen, Mechernich) 8 Grundzentren (Zülpich, Schleiden, Weilerswist, Kall, Hellenthal, Dahlem, Blankenheim, Bad Münstereifel, Nettersheim)
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf die Kernorte
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	disperse Verteilung der Gemeinden und Ortsteile
Einwohner im Bedienungsgebiet:	193.199 zwischen 6 und 20 Jahren: 17 % über 65 Jahre: 19 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 140.000
Fläche des Bedienungsgebietes:	1.249 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	159 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	112 EW/km ²

Anrufsammeltaxi Losheim am See	
Bundesland / Kreis:	Saarland / Landkreis Merzig-Wadern
Bedienungsform / Einführungsjahr:	R-AST / 1994
Bedienungsgebiet:	Gemeinde Losheim am See (inkl. aller Ortsteile)
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	Unterzentrum
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf den Kernort
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	Zentraler Ortsteil Losheim im Mittelpunkt; radiale Anordnung der 11 Ortsteile
Einwohner im Bedienungsgebiet:	16.734 zwischen 6 und 20 Jahren: 16 % über 65 Jahre: 19 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 11.900
Fläche des Bedienungsgebietes:	97 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	173 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	123 EW/km ²

Anrufsammeltaxi Bad Oldesloe	
Bundesland / Kreis:	Schleswig-Holstein / Kreis Stormarn
Bedienungsform / Einführungsjahr:	R-AST / 2000
Bedienungsgebiet:	Gemeinden Bad Oldesloe, Rümpel, Travenbrück, Ortsteile Pölitz (ganztägig) Grabau, Pölitz, Meddewalde, Rethwisch (nur abends)
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	Mittelzentrum: Bad Oldesloe
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf das Mittelzentrum
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	ausgeprägtes Zentrum (Bad Oldesloe) und radiale Anordnung der übrigen Gemeinden
Einwohner im Bedienungsgebiet:	27.000 zwischen 6 und 20 Jahren: 17 % über 65 Jahre: 16 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 6.900
Fläche des Bedienungsgebietes:	133 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	284 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	73 EW/km ²

Anrufsammeltaxi Much	
Bundesland / Kreis:	Nordrhein-Westfalen / Rhein-Sieg-Kreis
Bedienungsform / Einführungsjahr:	R-AST / 1993
Bedienungsgebiet:	Gemeinde Much (inkl. 112 Ortsteilen)
BBR-Siedlungsstrukturtyp:	Hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum
Zentralörtliche Bedeutung:	Grundzentrum
Infrastrukturausstattung:	weitgehend konzentriert auf Much
Verbale Beschreibung der Siedlungsstruktur:	dispers verstreute Ortsteile
Einwohner im Bedienungsgebiet:	15.218 zwischen 6 und 20 Jahren: 18 % über 65 Jahre: 15 %
Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet:	ca. 11.900
Fläche des Bedienungsgebietes:	78 km ²
Bevölkerungsdichte im Bedienungsgebiet:	195 EW/km ²
Potenzialdichte im Bedienungsgebiet:	152 EW/km ²

8.4 Übersicht 89 Praxisbeispiele

Übersicht über Praxisbeispiele flexibler Bedienungsformen in Deutschland					
Gebiet/Name	BBR-Siedlungsstruktur	Angebotsform	Bundesland	Laufzeit	Einwohnerzahl ²⁷
Landkreis Leer	Verstädterter Kreis; Ländlicher Kreis (152 EW/km ²)	Anrufbus	Niedersachsen	1992-heute	165.056 (12/05)
Angermünde; Landkreis Uckermark	Ländlicher Raum: Ländlicher Kreis geringerer Dichte (48 EW/km ²)	Rufbus	Brandenburg	2000-heute	ca. 17.000
Stadt Tausnusstein	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (438 EW/km ²)	KomfortBus	Hessen	1999-heute	29.275 (12/05)
Landkreis Bitterfeld und Köthen	Ländlicher Raum: Ländlicher Kreis geringerer Dichte (48 EW/km ²)	AnrufBus	Sachsen-Anhalt	2000-heute	ca. 15.805 +31.500 (6/05)
Stadt Wolfsburg	Verstädterter Raum; Kernstadt (594,1 EW/km ²)	AnrufBus	Niedersachsen	2002-heute	121.199 (12/05)
Landkreis Delitzsch	Agglomerationsraum; Ländlicher Kreis (470 EW/km ²)	AnrufBus	Sachsen	2002-heute	27.998 (4/05)
Landkreis Freising	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (200 EW/km ²)	Rufbus	Bayern	2002-heute	160.353 (9/05)
Samtgemeinde Niedernwöhren	Agglomerationsräume; Ländlicher Kreis (182 EW/km ²)	AnrufBus	Niedersachsen	2003-heute	2.012 (12/05)
Landkreise Angermünde und Gerswalde	Ländlicher Raum: Ländlicher Kreis geringerer Dichte (48 & 19 EW/km ²)	Rufbus	Brandenburg	2003-heute	15.521 +1.838 (6/05)
Stadt Aurich	Verstädterte Räume; Verdichteter Kreis (205 EW/km ²)	AnrufBus	Niedersachsen	2004-heute	40.462 (6/05)
Kreis Ostholstein	Verstädterte Räume; Ländlicher Kreis (148 EW/km ²)	AnrufBus	Schleswig-Holstein	2004-heute	200.449 (9/05)
Saalkreis	Ländlicher Raum: Ländlicher Kreis geringerer Dichte (126 EW/km ²)	AnrufBus	Sachsen-Anhalt	2005-heute	76.521 (12/05)
Landkreis Rottweil	Verstädterter Raum; Verdichteter Kreis (185 EW/km ²)	AnrufBus	Baden-Württemberg	k.A.	142.309 (6/05)
Landkreis Schwäbisch Hall	Verstädterter Raum; Ländlicher Kreis (352 EW/km ²)	Rufbus	Baden-Württemberg	k.A.	36.711 (12/05)
Halle/Saale	Verstädterter Raum; Kernstadt (1.743 EW/km ²)	Rufbus	Sachsen-Anhalt	k.A.	237.021 (4/06)

²⁷ Quelle: Jeweilige statistische Landesämter

Übersicht über Praxisbeispiele flexibler Bedienungsformen in Deutschland					
Gebiet/Name	BBR-Siedlungsstruktur	Angebotsform	Bundesland	Laufzeit	Einwohnerzahl ²⁷
Landkreis Main-Spessart/Unterfranken	Verstädterter Raum, Ländlicher Kreis (100 EW/km ²)	Rufbus	Bayern	k.A.	131.545 (6/06)
Odenwaldkreis	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (198 EW/km ²)	Rufbus	Hessen	k.A.	17.205 (12/04)
Landkreis Ebersberg	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (225 EW/km ²)	Rufbus	Bayern	k.A.	123.684 (9/05)
Landkreis Erding	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (141 EW/km ²)	Rufbus	Bayern	k.A.	122.970 (9/05)
Gemeinde Seefeld	Ländlicher Kreis höherer Dichte (201 EW/km ²)	Bürgerbus	Bayern	k.A.	7.102 (9/05)
Gemeinde Gauting, Landkreis Starnberg	Agglomerationsraum, Ländlicher Kreis (382 EW/km ²)	Bürgerbus	Bayern	k.A.	19.382 (9/05)
Landkreis Teltow-Fläming	Agglomerationsraum; Ländlicher Kreis (77 EW/km ²)	Rufbus	Brandenburg	seit 5/2006	161.902 (12/05)
Landkreis Lüchow-Dannenberg	Ländliche Räume; Ländlicher Kreis höherer Dichte (42,1 EW/km ²)	Rufbus	Niedersachsen	seit 10/2006	51.352 (12/05)
Eichsfeld	Ländliche Räume, Ländlicher Kreis höherer Dichte	Rufbus	Thüringen	2001-	107.924 (12/07)
Landkreis Jerichower Land	Verstädterter Raum, Ländlicher Kreis (70 EW/km ²)	Rufbus	Sachsen-Anhalt	k.A.	97.159 (12/05)
Stadt Neckarbischofsheim	Agglomerationsraum, Ländlicher Kreis (152 EW/km ²)	Rufbus	Baden-Württemberg	k.A.	4.004 (12/05)
Landkreis Oberhavel Gransee	Agglomerationsraum, Ländlicher Kreis (111 EW/km ²)	Rufbus	Brandenburg	k.A.	200.563 (6/06)
Frankfurt Oder	Agglomerationsraum; Ländlicher Kreis (432 EW/km ²)	Rufbus	Brandenburg	k.A.	63.748 (12/05)
Stadt Selbitz/Oberfranken	Ländlicher Raum, Ländlicher Kreis höherer Dichte (174 EW/km ²)	Rufbus	Bayern	k.A.	4.746 (6/05)
Landkreis Barnim	Agglomerationsraum, Ländlicher Raum (118 EW/km ²)	Rufbus	Brandenburg	k.A.	176.693 (12/05)
Landkreis Unterallgäu	Verstädterter Raum; Ländlicher Kreis (110 EW/km ²)	Rufbus	Bayern	1998	135.708 (12/05)
Landkreis Elbe-Elster	Verstädterter Raum, Ländlicher Kreis (65 EW/km ²)	Rufbus	Brandenburg	2003	122.031 (12/05)
Neustadt am Rübenberge	Agglomerationsraum, Verdichteter Kreis (128 EW/km ²)	Rufbus	Niedersachsen	k.A.	45.711 (12/04)

Übersicht über Praxisbeispiele flexibler Bedienungsformen in Deutschland					
Gebiet/Name	BBR-Siedlungsstruktur	Angebotsform	Bundesland	Laufzeit	Einwohnerzahl ²⁷
Landkreis Bautzen, Ostsachsen	Verstädterter Raum, Verdichteter Kreis (155 EW/km ²)	Rufbus	Sachsen	k.A.	148.940 (6/06)
Kreis Düren	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (290 EW/km ²)	Rufbus	Nordrhein-Westfalen	k.A.	272.540 (6/05)
Kreis Nordhorn /Lingen/Meppen	Ländlicher Raum, Ländlicher Kreis höherer Dichte (355 EW/km ²)	Rufbus	Niedersachsen	k.A.	53.084 (9/05)
Neu Wulmstorf, Landkreis Harburg	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (362 EW/km ²)	Rufbus	Niedersachsen	1993-heute	20.355 (6/05)
Gemeinde Alpen, Niederrhein	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (216,8 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	mind. 2002-	12.910 (12/05)
Gemeinde Altena	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (462 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1999-heute	20.444 (12/05)
Gemeinde Anrath, Stadt Willich, Niederrhein	Agglomerationsraum; Kernstadt (Willich: 767 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2004-heute	51.939 (Willich; 12/05)
Bad Laasphe	Verstädterter Raum, Ländlicher Kreis (111 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2000-heute	15.137 (6/05)
Engelskirchen	Agglomerationsraum; Kernstadt (328 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	seit 2006	20.569 (12/05)
Ennepetal	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (561 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1997-heute	32.234 (12/05)
Erndtebrück	Verstädterte Räume; Ländlicher Kreis (109 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	seit 05/06	7.636 (06/04)
Essen (Haarzopf, Margarethenhöhe, Rüttenscheid)	Agglomerationsraum; Kernstadt (2779/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2005-heute	582.676 (06/06)
Fliesteden (Stadtteil von Bergheim)	Agglomerationsraum; Kernstadt (ERK: 661EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2003-heute	63.639 (6/05) REK
Stadt Halver	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (227 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1997-heute	17.593 (03/04)
Stadt Hattingen	Agglomerationsraum; Kernstadt (802EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2005-heute	57.312 (06/06)
Gemeinde Heek/Legden	Verstädterter Raum; Verdichteter Kreis (121 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1985-heute	8.377 (12/05)
Stadt Hemer	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (561 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1997-heute	37.932 (12/05)
Gemeinde Hünxe	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (130 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	k.A.	13.777 (06/06)

Übersicht über Praxisbeispiele flexibler Bedienungsformen in Deutschland					
Gebiet/Name	BBR-Siedlungsstruktur	Angebotsform	Bundesland	Laufzeit	Einwohnerzahl ²⁷
Kettwig (Stadtteil Essen)	Agglomerationsraum; Kernstadt	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	mid. 2003-heute	17.714 (07/08)
Stadt Kierspe	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (255 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1993-heute	18.292 (12/04)
Stadt Kreuztal	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (452 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1998-heute	33.169 (12/05)
Gemeinde Kürten	Agglomerationsraum; Kernstadt (297 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1999-heute	20.077 (12/05)
Nevigis; Stadt Velbert	Agglomerationsraum; Kernstadt	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2001-heute	20.454 (12/02)
Langenberg (Rheinland)	Agglomerationsraum; Kernstadt	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2001-heute	16.635 (05/05)
Gemeinde Lindlar	Agglomerationsraum; Kernstadt (265 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1997-heute	22.714 (12/04)
Loikum & Wertherbruch (Kreis Wesel)	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2005-heute	728 (12/03)
Gemeinde Kranenburg (Mehr-Niel-Zyfflich)	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (128 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	k.A.	9.888 (10/06)
Stadt Menden (Sauerland)	Agglomerationsraum; Kernstadt (678 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1997-heute	59.385 (01/06)
Neunkirchen (Siegerland)	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (359 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2005-heute	14.223 (12/04)
Gemeinde Nümbrecht	Agglomerationsraum; Kernstadt (252 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2003-heute	4.601 (09/04)
Gemeinde Rhede; Kreis Borken	Verstädterter Raum; Verdichteter Kreis (244 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2004-heute	19.202 (12/05)
Ronsdorf; Stadt Wuppertal	Agglomerationsraum; Kernstadt (1387 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1/2006	22.261 (04)
Gemeinde Schwalmatal	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (401 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2001-heute	19.279 (12/05)
Gemeinde Sonsbeck	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (157 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2001-heute	8.658 (06/06)
Gemeinde Südlohn	Verstädterte Räume; Verdichteter Kreis (194 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2005-heute	8.931 (12/05)
Stadt Sundern	Verstädterter Räume; Verdichteter Kreis (153 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1997-heute	29.543 (12/05)

Übersicht über Praxisbeispiele flexibler Bedienungsformen in Deutschland					
Gebiet/Name	BBR-Siedlungsstruktur	Angebotsform	Bundesland	Laufzeit	Einwohnerzahl ²⁷
Gemeinde Uedem	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (139 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2005-heute	8.458 (12/05)
Gemeinde Wenden	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (274 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	k.A.	19.909 (12/04)
Stadt Wermelskirchen	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (490 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1999-heute	36.588 (12/05)
Stadt Werther, Westf.	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (326 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	2001-heute	11.496 (06/06)
Wippenfürth	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (201 EW/km ²)	Bürgerbus	Nordrhein-Westfalen	1996-heute	23.688 (06/05)
Gemeinde Dieterskirchen	Ländliche Räume; Ländlicher Kreis geringere Dichte (45 EW/km ²)	Bürgerbus	Bayern	k.A.	1.061 (06/05)
Ebensfeld	Ländliche Räume; Ländlicher Kreis geringerer Dichte (83 EW/km ²)	Bürgerbus	Bayern	k.A.	5.690 (06/05)
Marktgemeinde Heiligenstadt Oberfranken	Verstädterter Räume; Ländlicher Kreis (48 EW/km ²)	Bürgerbus	Bayern	mind. 2002-	3.713 (06/05)
Gemeinde Seefeld	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (201 EW/km ²)	Bürgerbus	Bayern	k.A.	7.102 (09/05)
Loccum	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (ca. 110 EW/km ²)	Bürgerbus	Niedersachsen	1997-heute	3.166 (03)
Clausthal	Verstädterter Raum; Verdichteter Kreis (444 EW/km ²)	Bürgerbus	Niedersachsen	1995-heute	15.075 (12/05)
Gemeinde Weyhe	Agglomerationsraum; Verdichteter Kreis (506 EW/km ²)	Bürgerbus	Niedersachsen	2001-heute	30.355 (06/05)
Fehmarn	Verstädterter Raum; Ländlicher Kreis (70 EW/km ²)	Bürgerbus	Schleswig-Holstein	1998-heute	13.036 (04/06)
Gemeinde Rodenbach	Agglomerationsraum; Hochverdichteter Kreis (244 EW/km ²)	Bürgerbus	Rheinland-Pfalz	k.A.	3.352 (07/06)
Gemeinde Salach	Verstädterte Räume; Kernstadt (946 EW/km ²)	Bürgerbus	Baden-Württemberg	2003-heute	7.867 (12/05)
Gemeinde Kirchheim	Verstädterte Räume; Verdichteter Kreis (79 EW/km ²)	Bürgerbus	Hessen	k.A.	3.980 (12/04)
Gemeinde Belzig/ Hoher Fläming	Agglomerationsraum; Ländlicher Kreis (50 EW/km ²)	Bürgerbus	Brandenburg	9/2006 - heute	11.808 (06/05)
Zapfendorf	Ländliche Räume; Ländlicher Kreis geringere Dichte (45 EW/km ²)	Bürgerbus	Bayern	2003 - heute	5.062 (06/05)

Übersicht über Praxisbeispiele flexibler Bedienungsformen in Deutschland					
Gebiet/Name	BBR-Siedlungsstruktur	Angebotsform	Bundesland	Laufzeit	Einwohnerzahl²⁷
Körle	Verstädterter Raum; Verdichteter Kreis (167 EW/km ²)	Bürgerbus	Hessen	2000-heute	2.932 (12/04)
Stadt Kaltenkirchen	Agglomerationsraum; Kernstadt (843 EW/km ²)	Bürgerbus	Schleswig-Holstein	1990-heute	19.581 (06/05)

8.5 Übersicht über Praxisbeispiele

	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Kreis Ostholstein	Landkreis Main- Spessart	Neckar-Odenwald- Kreis	Landkreis Erding
		Gem. Wangels, Göhl, Gremersdorf, Heiligenhafen, Großbrode, Neukirchen, Grube, Dahme, Heringsdorf und Oldenburg	Alle Gemeinden des Landkreises	alle Gemeinden des Landkreises Neckar-Odenwald	alle Gemeinden des Landkreises Erding
Strukturdaten	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend
	Bundesland	Schleswig-Holstein	Bayern	Baden-Württemberg	Bayern
	Fläche Bedienungsgebiet	230	1321	1.126	870
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	30.845	131.545	150.428	122.970
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	11.712	131.545	94.625	122.970
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	134,11	100	133,6	141,27
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	50,92	100	84,04	141,27
	BBR- Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Verstädterter Raum, Ländlicher Kreis	Verstädterter Raum, Ländlicher Kreis	Hochverdichteter Kreis i. Agglomerationsraum	Ländlicher Kreis im Agglomerationsraum
	Angaben z. Angebot	Name	Anrufbus	Rufbus	Ruftaxi
Angebotsform		F-Bus	R-AST	L-Bus	L-Bus
Laufzeit		Dez 2002 bis heute	2000-2007	Ende 1998/ Anfang 1999 - heute	1995 bis heute
Art der Genehmigung		k.A.	§ 42 PBefG	§ 42 PBefG, 2.6	§ 42 PBefG
Art des Betreibermodells		Busunternehmen "AUTOKRAFT GmbH" (DB Gruppe)	Msp-Nahverkehr	Neckar-Odenwald Verkehrsverbund	verschiedene Busunternehmen
Einbindung Schülerverkehr		nein	Schulverkehr integriert, ermäßigte Tickets	nein	Teilweise, es gibt aber Schülerbusse
Komfortzuschlag bzw. Sonderticket		0,50 Euro; nicht anerkannt werden Schülerzeitkarten, Ostseecard, Bahnfahrkarten	2 € + entfernungsabhängiger Preis: mit Zeitkarte 1,40 - 5,95 €, ohne Zeitkarte 2,80 - 11,90 €	nein	nein
Anzahl Fahrgäste		14.067 (2005), ca. 20.000 (2006)	k.A.	ca. 23.500 (2006); bis dahin steigend, jetzt stagnierend	k.A.
Finanzierungsmodell		105.000 € für Investition und Dispositionssoftware etc. von EU ("Zukunft auf dem Lande"), 5 Jahre 25.560/Jahr von Ministerium f. Verkehr Kiel (GVFG-Mittel), Rest: 60% Kreis, 40% Gemeinden, ca. 70.000 € Einsparung durch Linienabbau bei AUTOKRAFT;	ÖPNV-Mittel des Landes und des Landkreises, Landkreis ist zu 50 % an Verkehrsgesellschaft beteiligt	45% NOV, 55% Landkreis (davon 30% Kreis und 70% Städte und Gemeinden)	ÖPNV-Gelder
Quellen	Quellen	www.derkommtjawiegerufen.de/ ; Beschreibung Modellprojekt www.alrsh.de/modules/downloadliste/downloadliste/Projekte/downloads/7/Anrufbus.pdf ; PPP von Autokraft (ab S.106) www.alrsh.de/modules/downloadliste/downloadliste/was_wir_brauchen/downloads/3/Gutsche_06_07_2006.pdf	http://www.msp-nahverkehr.de/mobilitaetszentrale/rufindex.html	http://www.neckar-odenwald-kreis.de/url.php?page/887	http://www.landkreis-erding.de/index.asp?NVID=%7B6B1CC33A-BDC5-4956-A417-EB4C0D431DDA%7D

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Helmstedt	Landkreis Bautzen	Odenwaldkreis	Rhein-Sieg-Kreis
		Gemeinde Lehre	Gemeinden Bautzen, Großdubrau, Königswartha, Weißenberg	alle Gemeinden im Odenwaldkreis außer Fränkisch-Crumbach	Gemeinde Much
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	nein	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend	nein
	Bundesland	Niedersachsen	Sachsen	Hessen	Nordrhein-Westfalen
	Fläche Bedienungsgebiet	72	215	608	78
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	11.735	53.935	96.500	15.218
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	11.735	12191	96,500	11.872
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	163,97	250,69	158,72	194,9
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/ km ²)	163,97	56,7	158,72	152,05
	BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Ländlicher Kreis im Verstäderten Raum	Verdichteter Kreis im Verstäderten Raum	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Ländlicher Raum höherer Dichte
Angaben z. Angebot	Name	Anruf-Linien-Taxi	Rufbus	Rufbus	Anrufsammeltaxi
	Angebotsform	L-Bus	L-Bus	R-AST	R-AST
	Laufzeit	Mind. Seit 1992 bis heute	1997 bis heute	1996 bis heute	1993 bis heute
	Art der Genehmigung	§ 42 PBefG	PBefG §2 (6) i.V.m. § 42	§ 42 PBefG, in Verbindung mit 13 A	§ 42 PBefG
	Art des Betreibermodells	KVG Betrieb Hemlstedt hat Konzession; Subunternehmen sind ortsansässige Taxiunternehmen (machen Disposition)	Regionalbus Oberlausitz GmbH	Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH; Subunternehmen sind 10 private Linienverkehrsunternehmen; Auslassungsgrad wird vorgegeben, sonst eigenständig	Konzession bei der "Rhein-Sieg-Verkehrsgemeinschaft mbH" (RSVG), Betrieb durch örtliche Taxi-Unternehmen
	Einbindung Schülerverkehr	Schüler können mit Schülerkarte fahren wie beim klassischen Linienverkehr auch	k.A.	Ja, mit Schülertickets, keine Schülerbusse	nein
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	nein	0,50 Euro (Erwachsene) / 0,25 Euro (Kinder), Zeitkarteninhaber frei -	Nur bei Ausstieg abseits regulärer Haltestellen(Umkreis 500 m): 0,75 Euro	Sonderticket 3,20 € für Erwachsene, 2,30 € für Kinder, Zuschlag für Zeitticketinhaber / Freifahrtberechtigte 2,30 €
	Anzahl Fahrgäste	k.A.	Großdubrau: 1.200 Gebiet Königswartha: 1.020 Weißenbergmeter: 1.422 (2005)	ca. 60.000/Jahr	6.354 (2005)
	Finanzierungsmodell	Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen und Sonderverträge entweder mit Gesellschaften oder Gemeinden (wenn keine Gesellschaften vorhanden); keine Fördermittel	k.A.	nur "normale" ÖPNV-Mittel des Landes (ÖPNV-G?)	nein
Quellen	Quellen	http://www.kvg-braunschweig.de/pdf-Form/ALT-Lehre.pdf	http://www.nahverkehrs-sachsen.de/html/rufbus.html ; pdf von Herrn Bitterlich	http://www.oreg.de/nahverkehr/rufbussystem.htm ; http://www.oreg.de/nahverkehr/pdf/RufBus-Flyer%202005.pdf	http://www.much.de/staticsite/php?menuid=155&top-menu=40 ; E-Mail von Hr. Groneck

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Bernburg (Saale)	Landkreise Leer und Emsland	Landkreis Alzey-Worms	Rheingau-Taunus-Kreis
		12 Gemeinden des Landkreises Bernburg	Samtgemeinde Jümme, Stadt Leer, Gemeinden Ostrhauderfehn, Papenburg, Rhaderfehn, Uplengen, Westoverledingen	Gemeinden der Verbandsgemeinde Westhofen, kreisfreie Stadt Worms	Stadt Taunusstein
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	gemeindeübergreifend	gemeinde- und kreisübergreifend (Emsland)	gemeindeübergreifend	nein
	Bundesland	Sachsen-Anhalt	Niedersachsen	Rheinland-Pfalz	Hessen
	Fläche Bedienungsgebiet	171	686	182	67
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	17.539	133.758	96.262	29.389
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	17,539	78.917	12.305	7.906
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	102,57	195,27	528,91	438,45
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	102,57	115,07	68	117,95
	BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Ländlicher Raum höherer Dichte	Verstädterter Kreis; Ländlicher Raum	Verdichteter Kreis im Verstädterten Raum	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum
Angaben z. Angebot	Name	Anrufbus	Anrufbus	Ruftaxi	Komfortbus
	Angebotsform	RF-Bus	F-Bus	L-Bus	F-Bus
	Laufzeit	2002 bis heute	1992 bis heute	1994 bis heute	1999 bis heute (in der heutigen Form seit 2004)
	Art der Genehmigung	§ 42 PBefG	nach § 42	§ 42 PBefG	§ 42 PBeVG und Mietwagenkonzession nach § 49 PBefG
	Art des Betreibermodells	Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg (KVG), für Anrufbus: Taxiunternehmen als Auftragnehmer	AnrufBus GmbH, Tochter: Busunternehmen "VLL-Reisen"	Stadtverwaltung hat Vertrag mit Taxiunternehmen "Duner"	Seit 1.1.2007 Stadtwerke Taunusstein
	Einbindung Schülerverkehr	ja	nein	nur in Einzelfällen reguläre Einbindung; Schülerkarten besitzen Gültigkeit	nein
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	1 Euro; kein Zuschlag bei Zeitfahrkarten	Sonderticket Erwachsene 2,60 Euro Kinder 1,30 Euro	nein	Sonderticket 2,50 Euro
	Anzahl Fahrgäste	"verschwindend gering"	ca. 60.000 pro Jahr	10.000 - 12.000 pro Jahr	ca. 20.000 pro Jahr (stabil seit 2004); Besetzungsgrad ca. 2,1
	Finanzierungsmodell	Zuschuss vom Land für KVG, wenn Schülerverkehr eingebunden und Angebot an 6 Tagen / Woche besteht	Landesmittel (GVFG u.a.)	Zuschuss vom Verkehrsverbund an die Stadtverwaltung	keine Fördermittel, damit nicht an Statute der Verkehrsgesellschaften gebunden; von Kreisverwaltung subventioniert; Zuschussbedarf: ca. 69.000 € pro Jahr, 2,87 € pro Fahrgast
	Quellen	http://www.kvg-bernburg.de/frame_li/anruf.htm	http://www.vll-reisen.de/index.php?sid=2.2	http://www.verbandsgemeinde-westhofen.de/Ruftaxi/ruftaxi.html (nicht mehr aktuell)	http://www.taunusstein.de/fileadmin/pdf/stadtbus/komfortbus_merkblatt.pdf ; Brief

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Tirschenreuth	Landkreis Riesa-Großenhain	Niederschlesischer Oberlausitzkreis	Landkreis Delitzsch
		Gemeinde Tirschenreuth	Stadt Riesa	Stadt Weißwasser und angrenzende Gemeinden	Städte Eilenburg und Taucha; Gemeinde Jesewitz
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	nein	nein	ja	gemeindeübergreifend
	Bundesland	Bayern	Sachsen	Sachsen	Sachsen
	Fläche Bedienungsgebiet	66,54	59	64	110
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	9.322	37.084	22.218	27.998
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	9.322	22.084	22.218	5.500
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	140,10	630,25	349,34	254,53
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	140,10	375,32	349,34	50
	BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Ländlicher Kreis geringerer Dichte	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Ländlicher Kreis im Verstädterten Raum	Ländlicher Raum höherer Dichte
Angaben z. Angebot	Name	Anrufbus	Anrufsammeltaxi	Anrufsammeltaxi und Disko-Shuttle in der Stadt Weisswasser	Anrufbus
	Angebotsform	L-Bus	R-AST	R-AST	F-Bus
	Laufzeit	6/2003 bis heute	2002 bis heute	Juli 2002 bis heute	2002 bis heute
	Art der Genehmigung	§ 42 PBefG	§2 Abs.6 i.V.m. § 42 PBefG	§ 42 PBefG	§ 42 PBefG
	Art des Betreibermodells	Konzession beim Landkreis; Taxi-Unternehmen "Taxi-Kopf"	Genehmigung beim Busunternehmen PNV GmbH; Betriebsführerschaft bei der Managementgesellschaft Kreisverkehrsgesellschaft Riesa - Großenhain mbH (KVRG); Betrieb durch Taxigenossenschaft Riesa	Funk-Taxi-Mäder im Auftrag der "Niederschlesischen Verkehrsgesellschaft" (NVG)	Konzession bei Busunternehmen Geißler; keine Subunternehmen (1 Fahrzeug)
	Einbindung Schülerverkehr	nein	nein, da nur nach 21 Uhr in Betrieb	nein	nein
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	Sonderticket: Erwachsene entfernungsabhängig 2 - 3 Euro, Kinder die	entfernungsabhängig 0,50 bis 2 Euro	entfernungsabhängig Erwachsene 1,60 bis 3,10 Euro, Kinder 1,10 bis 2,15 Euro; Disko-Shuttle: 6 Euro	0,85 Euro
	Anzahl Fahrgäste	ca. 3.000 pro Jahr pro Anrufbus	3350 pro Jahr; tägliches Fahrtenangebot von je 5 Fahrten stadtauswärts/-einwärts	800 pro Jahr plus Zeit-/Abokarteneinhaber (2006)	ca. 5.500 (2006) (Zahl seit 2003 stagnierend)
	Finanzierungsmodell	Defizite trägt zu 60% der Landkreis und zu 40% die betroffenen Gemeinden	keine Fördermittel	in geringem Umfang über den Zweckverband	2002-2003 Fördermittel als Pilotprojekt d. SMUL (Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft) (Taucha war 2002 ökologische Stadt); GVFG-Mittel; Landkreis (Betriebskostenzuschuss)
	Quellen	Quellen	http://www.stadttirschenreuth.info/p/d1.asp?artikel_id=1110&liste=&tmpl_typ=Detail	http://www.kvrg.de/astrie.htm ; E-Mail von Herrn Stranz	http://www.nvg-bus.de/aktuell/miet/main.htm ; E-Mail Matk

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Rhein- Neckar	Landkreise Unterallgäu und Günzburg	Landkreis Borken	Landkreis Eichsfeld
		Gemeinden Neckarbischofsheim, Helmstadt-Bargen, Sinsheim, Stadt Waibstadt	alle Gemeinden der Landkreise Unterallgäu und Günzburg	Gemeinde Raesfeld, Stadt Borken	Stadt Dingelstädt, Gemeinde Silberhausen
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	gemeindeübergreifend	kreisübergreifend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend
	Bundesland	Baden-Württemberg	Bayern	Nordrhein-Westfalen	Thüringen
	Fläche Bedienungsgebiet	207	1992	58	31
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	49.029	257.946	52254	5.569
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	13.681	257.946	11.166	5.569
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	236,92	129,51	900	181,34
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	66,11	129,51	193,15	181,34
	BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Ländlicher Kreis im Verstäderten Raum	Verdichteter Kreis im Verstäderten Raum	Ländlicher Kreis höherer Dichte
Angaben z. Angebot	Name	Rufbus	Rufbus	Anrufsammeltaxi	Rufbus
	Angebotsform	L-Bus	L-Bus	R-AST	L-Bus
	Laufzeit	min. seit 1998 bis heute	1998 bis heute	Ende 1996 bis heute	2001 bis heute
	Art der Genehmigung	k.A.	§ 42 PBefG	k.A.	§ 42 PBefG
	Art des Betreibermodells	Stadt Neckarbischofsheim/Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis als Genehmigungsgeber; Firma Taxi-Braun und Firma Hoffmann Reisen GmbH als Betreiber	Genehmigung bei den Verkehrsunternehmen; Betrieb durch Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM)	Unternehmen "Westfalen Bus"	Genehmigung bei EW Bus GmbH, Tochter von Eichsfeldwerke; Betrieb durch Taxiunternehmen "Weidemann"
	Einbindung Schülerverkehr	k.A.	Schüler können Rufbus auch benutzen	k.A.	Nein
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	Sonderticket 2,10	2 Euro	Zuschlag für Zeitkarteninhaber 2,20 - 4,30 Euro; Sondertickets entfernungsabhängig: Erwachsene 3,50 - 5,60 Euro, Kinder 2,20 - 4,30 Euro.	Nein
	Anzahl Fahrgäste	50,1 pro Tag; 18.297 im Jahr 2006 (bis 2004 stetig steigend, jetzt stagnierend)	4.304 (2004)	in Raesfeld: ca. 4 Fahrten pro Monat; zwischen Raesfeld und Borken: 664 Fahrgäste (11/2005 bis 10/2006)	300-350 Fahrten pro Monat
	Finanzierungsmodell	Fördermittel wurden beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) beantragt und bewilligt für Betriebskosten	keine Fördermittel; bezahlt von den Gebietskörperschaften	keine Fördermittel; nur über Gemeinde finanziert; die Kosten für den AST zwischen Raesfeld und Borken teilen sich Stadt Borken und Gemeinde Raesfeld je zur Hälfte	k.A.
	Quellen	Quellen	http://www.neckarbischofsheim.de/html/rufbus.html ; http://www.brunnenregion.de/pdf/rufbus.pdf ; sowohl mündliche als auch schriftliche Quelle; E-Mail und pdfs von Hr. Hack	http://www.unterallgaeu.de/landratsamt/verkehr/oePNV/rufbus.html ; E-Mail von Herrn Sommer	http://www.gemeinde-raesfeld.de/staticsite/staticsite.php?menuid=125&topmenu=3&keepmenu=inactive ; E-Mail von Herrn Groemping

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Uckermark	Landkreis Oberhavel	Landkreis Jerichower Land	Landkreis Freiberg
		Stadt Gartz/Oder, Ortsteile Kunow und Blumenhagen der Stadt Schwedt	Gemeinden Gransee, Schönermark, Sonnenberg	alle Gemeinden des Landkreises Jerichower Land	Gemeinde Freiberg
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend	nein
	Bundesland	Brandenburg	Brandenburg	Sachsen-Anhalt	Sachsen
	Fläche Bedienungsgebiet	155	241	1.396	48
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	9.000	7.470	97.159	42.955
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	9.000	7.470	97.159	42.955
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	58,18	31,05	69,61	895
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	58,18	31,05	69,61	895
	BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Ländlicher Raum geringerer Dichte	Ländlicher Kreis im Agglomerationsraum	Ländlicher Kreis im Verstäderten Raum	verdichteter Kreis im Agglomerationsraum
Angaben z. Angebot	Name	Anrufbus	Bürgerbus	Rufbus	Anruflinientaxi, Anrufsammeltaxi
	Angebotsform	F-Bus	L-Bus	L-Bus	R-AST
	Laufzeit	1999 bis heute	2004 bis heute	2001 bis heute	1995 bis heute
	Art der Genehmigung	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
	Art des Betreibermodells	ÖPNV-Unternehmen Pinneberger Verkehrsgesellschaft (PVG)	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Gesellschaft der TU Berlin (ZTG)	Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH, Taxiunternehmen	Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg GmbH
	Einbindung Schülerverkehr	k.A.	k.A.	nein	k.A.
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	0,80 Euro	nein	nein	ALT: entfernungsabhängig 1 bis 4 € Zeitkarten-Inhaber Mo-Fr frei; AST: entfernungsabhängig 0,50 bis 1,50 €
	Anzahl Fahrgäste	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
	Finanzierungsmodell	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Quellen	Quellen	http://www.wirbewegen-sie.de/wDeutsch/service/anrufbus.php	http://www.buergerbus-gransee.de/index.html , http://www.impuls-2005.de/public/frs_neue_angebote.html	http://www.njl-burg.de/rufbus.php	http://www.vbf-freiberg.de/index.php?option=com_content&task=view&id=49&Itemid=71

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Weißeritzkreis Stadt Freital	kreisfreie Stadt Hoyerswerda und Vororte	Landkreis Meißen Gemeinden Meißen und Niederau	Landkreis Freising Alle Gemeinden des Landkreises Freising
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend ?	nein	nein	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend
	Bundesland	Sachsen	Sachsen	Sachsen	Bayern
	Fläche Bedienungsgebiet	41	95	1.045	853
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	39.276	43.899	32.884	164.308
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	39.276	43.899	32.884	120.000
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	969,06	463,27	31,47	192,72
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	969,06	463,27	31,47	140,75
	BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene	verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Ländlicher Kreis im Verstäderten Raum	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Verdichteter Kreis im Verstäderten Raum
	F.-Bus	Name	Anrufsammeltaxi	Anrufsammeltaxi	AnruflinienBus
Angebotsform		R-AST	R-AST	R-AST	F-Bus
Laufzeit		Ende 1998 bis heute	2002 bis heute	2004 bis heute	2002 bis heute
Art der Genehmigung		§ 42 PBefG	k.A.	k.A.	k.A.
Art des Betreibermodells		Genehmigung hat Regionalverkehr Dresden (RVD), Durchführer ist eine ortsansässige Taxigenossenschaft	TaxiRuf GbR Hoyerswerda im Auftrag der "Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH" (VSE)	Verkehrsgesellschaft Meißen (VGM)	k.A.
Einbindung Schülerverkehr		nein, da nur ab 19 Uhr und an WE	nein, fährt nur abends	nein, fährt nur an WE	k.A.
Komfortzuschlag bzw. Sonderticket		Zuschlag Zeitkarteninhaber: Erwachsene 0,50 Euro pro Sektor, Kinder 0,40 Euro; ohne Zeitkarte Sonderticket ab 2,00 Euro Erwachsene, 1,40 Euro für Kinder	0,50 Euro bis zur 2. Tarifzone und zusätzlich für jede weitere	nein	Sonderticket entfernungsabhängig 1 bis 6 Euro
Anzahl Fahrgäste		ca. 12.500 (2006); Besetzungsgrad 1,36 (2006)	k.A.	k.A.	k.A.
Quellen	Finanzierungsmodell	einmalig Fördermittel vom Land beantragt: 10.000 Euro für Disposition und Software	k.A.	k.A.	k.A.
	Quellen	http://www.rvd.de/l_verkehr/sammeltaxi.htm	http://www.vse-hy.de/AST/aststart.htm	http://www.vg-meissen.de/index.htm?/ast.htm	http://www.rufbus-freising.de/

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Hannover	Landkreis Merzig-Wadern	Stadtkreis [REDACTED]	Landkreise Bitterfeld und Köthen, Wittenberg und Saalkreis
		Neustadt am Rübenberge	Losheim am See	Stadtkreis [REDACTED]	alle Gemeinden der Landkreise Bitterfeld, Köthen, Saalkreis und Wittenberg
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	Nein	nein	nein	kreisübergreifend
	Bundesland	Niedersachsen	Saarland	[REDACTED]	Sachsen-Anhalt
	Fläche Bedienungsgebiet	340	97	Rd.140	3099
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	42.159	16.734	Rd. 55.000	359.869
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	23998	11.934	Rd. 33.000	359.869
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	124	172,89	Rd. 390	116,12
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	70,58	123,30	Rd. 235	116,12
	BBR- Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Ländlicher Raum höherer Dichte	Ländlicher Raum höherer Dichte	Ländlicher Raum: Ländlicher Kreis geringerer Dichte
Angaben z. Angebot	Name	Rufbus	Anrufsammeltaxi	Anruf-Linientaxi	Anrufbus
	Angebotsform	L-Bus	R-AST	R-AST	L-Bus
	Laufzeit	1998 bis heute	1994-2007	1990 bis heute	2000 (Bitterfeld) bis heute
	Art der Genehmigung	k.A.	§ 42 PbefG	Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach §	in Bitterfeld bis 2002/03 "Experimentierklausel",
	Art des Betreibermodells	Betreiber ist Regiobus; Für Ruftaxi gibt es Taxi-Subunternehmer	Gemeinde fördert lokalen Verkehr = Zusatzleistung für	Betrieb durch ortsansässiges Taxi-Unternehmen im Auftrag	Regionalverkehr Bitterfeld- Wolfen GmbH (RVB); Regionalverkehr
	Einbindung Schülerverkehr	Nein, weil Angebot abends - Schülerkarten besitzen Gültigkeit	Generell nicht, aber es gibt wenige Ausnahmen; Schülerkarten	nein	ja
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	nein	entfernungsabhängig 1,55 - 2,10 Euro	Erwachsene 1,50 Euro, Kinder u.a. Ermäßigte 0,80 Euro; Jahreskarte 25 Euro	1,00 Euro; mit Zeitfahrkarte kein Zuschlag
	Anzahl Fahrgäste	insgesamt gute Nachfrage, steigend; Übernahme einiger Gebiete in klassische Linienbedienung über Busse kann wieder angedacht werden	9,41 pro Tag (2006; seit 2001 stabil)	20.147 (2006)	in Bitterfeld, Köthen und Wittenberg ca. 100.000 pro Jahr; im Saalkreis ca. 30.000 pro Jahr
	Finanzierungsmodell	keine Förderung bekannt	Gemeinde finanziert ohne Fördermittel vom Kreis oder Forschungsprojekten	nein	ÖPNV-Gelder vom Land; 2001-2003 Modellprojekt des Landes, Anlauffinanzierung (nur Betriebskosten); jetzt von den Landkreisen finanziert
	Quellen	http://www.efa.de/efa_download/buch2006/RufBus%20Neustadt.pdf	http://www.losheim-stauee.de/anrufsammeltaxi.html ; losheim.pdf	k.A.	http://www.vetterbus.de/service/anrufbus.htm

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreise Uckermark, Barnim	Landkreis Oberhavel	Kreis Euskirchen	Landkreis Aurich
		Stadt Angermünde, Gemeinde Parsteinsee, Lunow-Stolzenhagen	Städte Gransee, Fürstenberg/Havel, Löwenberger Land, Zehdenick	alle Gemeinden des Kreises	Kreisstadt Aurich
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	gemeinde- und kreisübergreifend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend	nein
	Bundesland	Brandenburg	Brandenburg	Nordrhein-Westfalen	Niedersachsen
	Fläche Bedienungsgebiet	343	800	1.249	197
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	16.423	36.447	193.199	40.440
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	6.923	36.447	140.000	28.340
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km ²)	47,88	45,55	154,68	205,06
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km ²)	20,18	45,55	112,10	143,70
BBR- Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Ländlicher Raum: Ländlicher Kreis geringerer Dichte	Ländlicher Kreis im Agglomerationsraum	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Verdichteter Kreis im Verstäderten Raum	
Angaben z. Angebot	Name	Rufbus	Rufbus	Taxibus	Anrufbus
	Angebotsform	F-Bus	L-Bus	L-Bus	F-Bus
	Laufzeit	2000 bis heute	2003 bis heute	2002 bis heute	2004 bis heute
	Art der Genehmigung	zunächst § 20 PBefG; dann § 42 PBefG	§ 42 PBefG	§ 42 PBeVG	§42 PBefG
	Art des Betreibermodells	ÖPNV-Unternehmen "Pinneberger Verkehrsgesellschaft"	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG), Bestandteil	Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ; 9 lokale Taxi-	2 ÖPNV Unternehmen konzessioniert, Verkehrsbetriebe Aurich
	Einbindung Schülerverkehr	k.A.	k.A.	nein	Nein, auch Schülerkarten werden nicht anerkannt
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	0,80 Euro	nein	1 Euro für Erwachsene 0,50 Euro für Kinder	1 Euro
	Anzahl Fahrgäste	6,6 pro Tag (Angermünde);	ca. 50 Fahrgäste pro Tag (1,2 Fahrgäste pro Fahrt)	139.027 (2003)	20.000-30.000 pro Jahr
	Finanzierungsmodell	k.A.	Fördermittel vom BMBF im Rahmen des Modellprojektes "Impuls 2005" bis 2005; heute Finanzierung durch Einsparung der Linienbusse	Fördermittel vom BMBF im Rahmen von "IMAGO"	Zuschuss von der Stadt; keinerlei Fördermittel erhalten;
Quellen	alle Angaben aus Wagner_2004.pdf; http://www.impuls-2005.de/public/frs_neue_angebote.html ; Juliane Wagner, TU Cottbus, 2004, http://www.regionale-angepasung.de/Wagner.pdf , BMBF-Broschüre 2004 http://www.bmbf.de/pub/personennahverkehr_fuer_d_region.pdf	http://www.impuls-2005.de/public/frs_neue_angebote.html ; Juliane Wagner, TU Cottbus, 2004, http://www.regionale-angepasung.de/Wagner.pdf BMBF-Broschüre 2004 http://www.bmbf.de/pub/personennahverkehr_fuer_d_region.pdf	http://www.rvk.de/pdf/taxibus2.pdf ; http://www.imago-mobil.de/Broschuere/067_082_Schmidt_18_10_imp.pdf	http://www.jan-klein.de/index.php?id=18	

Strukturdaten	Bedienungsgebiet: Landkreis(e) / Gemeinde(n)	Landkreis Schaumburg Samtgemeinde Niederwöhren und Mitgliedsgemeinden, Stadt Stadthagen	Kreis Heinsberg Gemeinden Gangel, Sefkant, Waldfeucht	Landkreis Elbe-Elster alle Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster	Landkreis Uckermark Gemeinden des Amtes Gerswalde
	Bedienungsgebiet grenzüberschreitend	gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend	Gemeindeübergreifend	gemeindeübergreifend
	Bundesland	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Brandenburg	Brandenburg
	Fläche Bedienungsgebiet	125	121	1.889	292
	Einwohnerzahl Bedienungsgebiet insgesamt	31.873	31.241	122.031	5.619
	Fahrgastpotenzial Bedienungsgebiet	8.813	31.241	122.031	5.619
	Bevölkerungsdichte Bedienungsgebiet (in EW/km²)	255,62	258	64,60	19,24
	Potenzialdichte Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial/km²)	70,68	258,02	64,60	19,24
	BBR-Siedlungsstruktur auf Kreisebene	Verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	Ländlicher Raum höherer Dichte	Ländlicher Kreis im Verstäderten Raum	Ländlicher Raum: Ländlicher Kreis geringerer Dichte
Angaben z. Angebot	Name	Anrufbus	Multi-Bus	AQUA-RUFbus	Rufbus
	Angebotsform	F-Bus	RF -Bus	RF-Bus	F-Bus
	Laufzeit	2003 bis heute	2003 bis heute	2003 bis heute	2003-2006
	Art der Genehmigung	k.A.	§ 42 PBefG	k.A.	zunächst § 20 PBefG;
	Art des Betreibermodells	Verein "Anrufbus Niederwöhren e.V."	WestEnergie und Verkehr GmbH als Betreiber; Durchführer ist ein ortsansässiges Taxiunternehmen	Elster-Nahverkehrsgesellschaft mbH (seit 4/2006), Tochter der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	ÖPNV-Unternehmen "Pinneberger Verkehrsgesellschaft" (PVG)
	Einbindung Schülerverkehr	Nein	k.A.	k.A.	
	Komfortzuschlag bzw. Sonderticket	Sondertickets 3,50 - 4,50 Euro für Erwachsene, 2 - 3 Euro für Kinder	Nein	1,00 Euro	0,80 Euro
	Anzahl Fahrgäste	5000 pro Jahr	k.A.	k.A.	1.825 pro Jahr
	Finanzierungsmodell	ehrenamtlich; Landesmittel für Fahrzeug; Werbung im Internet	k.A.	k.A.	Fördermittel vom BMBF im Rahmen des Modellprojektes "Impuls 2005"
Quellen	http://www.anrufbus-niederwoehren.de/	http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/ang_plan/multibus/multibus_druck.asp	http://www.Elster-nahverkehr.de/env/aktuelles.html	Wagner_2004.pdf; http://www.impuls-2005.de/public/frs_neue_angebote.html ; Juliane Wagner, TU Cottbus, 2004, http://www.regionale-anpassung.de/Wagner.pdf , BMBF-Broschüre 2004 http://www.bmbf.de/pub/personennahverkehr_fuer_d_region.pdf	