Anrufsammelbus

Zielsetzung
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen

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

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

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

Raumstruktur
- überwiegend ländlich

Investitionskosten
- Fallen nicht an

Was ist ein Anrufsammelbus?

Der Anrufsammelbus verkehrt, wenn Fahrgäste im Vorfeld einen Fahrtwunsch anmelden (z. B. telefonisch oder per App). Es besteht eine Fahrplanbindung, da die Abfahrtszeit an der Starthaltestelle festgelegt ist. Im Vergleich zu einer klassischen Fahrplanbindung ist diese beim Anrufsammelbus jedoch aufgeweicht. Der Fahrtverlauf ergibt sich aus den angemeldeten Fahrtwünschen, ist aber immer richtungsgebunden. Der Anrufsammelbus bedient auf diese Weise Fahrgastströme, die innerhalb eines Korridors oder eines Sektors in gleicher Richtung verlaufen. Anders als beim Flächenbetrieb ist die Bedienungsreihenfolge der Haltestellen festgelegt und es bestehen feste Umläufe. Während der Einstieg an Haltestellen gebunden ist, kann der Ausstieg innerhalb des Korridors oder Sektors frei gewählt werden.

Welche Vorteile bietet der Anrufsammelbus?

Der Anrufsammelbus verbindet Elemente des Linienbetriebes mit denen des Flächenbetriebes. Er eröffnet eine gewisse räumliche Flexibilisierung und die Erschließung neuer Kundschaft.

Der innerhalb des Bedienungsgebietes frei wählbare Ausstieg stellt für die Nutzerinnen und Nutzer einen großen Vorteil dar. Neben dem Komfortgewinn kann beispielsweise die Haustürbedienung in den Abend- und Nachtstunden auch das Sicherheitsempfinden steigern.

Im Vergleich zum Flächenbetrieb kann der Verkehr besser gebündelt und die Wirtschaftlichkeit so erhöht werden. Aufgrund der häufig sektoralen Erschließung eignet sich der Anrufsammelbus sehr gut für radial auf ein Zentrum ausgerichtete Siedlungsstrukturen mit einer geringen Nachfrage zwischen den einzelnen Sektoren. Die Fahrplanbindung ermöglicht eine Bündelung von Fahrtwünschen und vereinfacht die Disposition der Fahrzeuge.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Für die Einführung eines Anrufsammelbusses sind verschiedene Partnerinnen und Partner, wie der Aufgabenträger (in der Regel die Kommune), die Kämmerei oder das örtliche Verkehrsunternehmen einzubinden. Zunächst müssen Untersuchungen durchgeführt werden, die die Gegebenheiten vor Ort (z. B. Bevölkerungsdichte, Siedlungsstruktur, Kundengruppen oder alternative Mobilitätsangebote) erfassen. Darüber hinaus ist es sinnvoll, unmittelbar mit den Bürgerinnen und Bürgern und weiteren Stakeholdern (wie Krankenhäusern, Schulen, Vereinen oder Seniorenheimen) in einen Dialog zu treten, wenn speziell die Mobilität bestimmter Personengruppen gefördert werden soll. Darauf aufbauend können zielgerichtete Mobilitäts- und Bedienkonzepte entwickelt werden, nach denen der Anrufsammelbus eingesetzt wird. Grundlage für die Genehmigung von Anrufsammelbussen bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Aus Sicht der Kommune ist dabei insbesondere die Einbindung in bestehende Verkehrsverträge von Bedeutung.

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

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

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

Herausforderungen bei der Umsetzung

Im Gegensatz zum klassischen Linienverkehr ist keine unangemeldete Nutzung möglich. Kundeninnen und Kunden müssen ihre Fahrtwünsche in der Regel 30 bis 90 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt anmelden, was ein Nutzungshemmnis darstellen kann. Fahrtzeiten und Fahrtdauer können nur näherungsweise geplant werden und können sich gegenüber dem Linienverkehr verlängern, wenn mehrere Fahrtwünsche gebündelt werden. Dies kann die Umlaufplanung erschweren und lässt die Attraktivität für die Kundin und den Kunden sinken. Auch wenn sich gegenüber einem schwach ausgelasteten Linienverkehr Kosteneinsparungen ergeben, sind die Fahrgeldeinnahmen für ein Anrufsammelbus-Angebot in der Regel für einen kostendeckenden Betrieb nicht ausreichend.

Weitere Maßnahmen

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

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Anrufbus: moobil+ (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anrufbus-moobil)

Anrufsammeltaxi Losheim am See (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anrufsammeltaxi-losheim-am-see)
Anrufsammeltaxi Waldeck-Frankenberg (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anrufsammeltaxi-waldeck-frankenberg)
Nacht-Anruf-Sammel-Taxi Coburg (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/nacht-anruf-sammel-taxi-coburg)

Verwandte Instrumente

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

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

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

Publikationen zum Thema

Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mit-demand-angeboten-oepnv-bedarfsverkehre-modernisieren)

Quellen

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

Umweltbundesamt (UBA), 2019: Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Zugriff: https://www.umweltbundesamt.de, Publikationen [abgerufen am 24.11.2023].