



Thomas Knöller  
Abteilung Planung  
Telefon 2020  
knoeller@vvs.de

15. Juni 2009

## **Einsatz von Anrufverkehren im Landkreis Ludwigsburg hier: Einsatz im Buskonzept Neckartal**

### **Situation im VVS**

Im Verkehrsnetz des VVS werden seit vielen Jahren Anrufverkehre angeboten. Üblicherweise orientieren sie sich am bestehenden Verkehrsliniennetz und ersetzen Regelfahrten im Spät- und Wochenendverkehr. Dabei steht häufig die Abbringerfunktion von einem Schienenverkehrsmittel im Vordergrund. Schwerpunkt des Rufauto- bzw. Ruftaxi-Einsatzes sind der Rems-Murr-Kreis, der südliche Landkreis Esslingen sowie das Hecken- und Obere Gäu im Landkreis Böblingen.

Anrufverkehre werden in der Regel dort eingerichtet, wo aus Gründen der Daseinsvorsorge ein ÖPNV-Angebot vorhanden sein sollte, aufgrund der Nachfragestruktur aber nur eine sehr geringe Inanspruchnahme erwartet wird. Sofern eine signifikante Anzahl der Fahrmöglichkeiten nicht abgerufen wird, entstehen bei einem Anrufverkehr auch deutlich geringere Kosten als bei einer vergleichbaren Ausweitung des Linienverkehrs. Insoweit hat auch die Knappheit öffentlicher Mittel in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass Verkehrsverbesserungen als Anrufverkehre realisiert wurden.

Die Trägerschaft von Anrufverkehren stellt sich recht heterogen dar. Zwar ist ein Großteil der Angebote von den Aufgabenträgern initiiert, dazwischen findet sich allerdings auch viel kommunales Engagement. Dies führt nahezu zwangsläufig auch zu einer Bandbreite bei den Beförderungstarifen. Grundlage für die Nutzung der Anrufverkehre ist zwar in der Regel der VVS-Tarif. Häufig werden dabei jedoch VVS-Zeitkarten nicht anerkannt, so dass auch von Zeitkarteninhabern ein Einzelfahrschein zu lösen ist. Hinzu kommt fast ausnahmslos ein Komfortzuschlag, der allerdings je nach Trägerschaft und Serviceumfang (Haltestellen- oder Haustürbedienung) in der Höhe variiert. Die Tarifgestaltung wird fallweise auch genutzt, um die Inanspruchnahme des Angebots zu steuern.

### **Einsatzbedingungen und -grenzen**

Bei der Einführung eines Anrufverkehrs sind folgende Aspekte zu beachten:

- **Attraktivität**  
Die Notwendigkeit, eine Beförderungsleistung aktiv anfordern zu müssen, stellt zweifellos eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV dar. Die inzwischen weit fortgeschrittene Verbreitung von Mobiltelefonen hat diese Anforderung zwar erleichtert, gleichwohl werden Gelegenheitskunden solche Verkehrsangebote eher meiden. Anrufverkehre stellen daher primär eine Lösung für die Gewährleistung von Anforderungen der Daseinsvorsorge dar. Die Gewinnung von Neukunden für den ÖPNV steht zwangsläufig im Hintergrund.

Wird das Regelangebot einer Linie in Schwachlastzeiten durch einen Anrufverkehr ersetzt, sollte der besseren Kommunikation wegen für die Angebotsumstellung an allen Wochentagen eine klare Uhrzeit eingehalten werden. Das Mischen von Regelfahrten und Anruffahrten wird nicht empfohlen, da dies die Fahrgastnachfrage unkalkulierbarer macht und eventuelle tarifliche Besonderheiten des Anrufverkehrs schwerer zu vermitteln sind.

- **Wirtschaftlichkeit**

Anrufverkehre sind nur dann kostengünstig, wenn ein Betreiber – in der Regel ein Taxiunternehmen – vor Ort für die Dienstleistung gewonnen werden kann. Da dem Unternehmen bei Abbruch einer Fahrt eine Vergütung nahe oder auf dem Niveau des Taxitarifs erstattet werden muss, scheiden lange Zuführungsfahrten aus. Aus dem gleichen Grund eignen sich Anrufverkehre vor allem für Linien mit einer eindeutigen Lastrichtung, also z. B. als Abbringerdienst von einem Verkehrsknoten ins Umland. Bei anderen Linien besteht die Gefahr, dass nahezu die komplette Linie befahren werden muss, um auf einem kleinen Linienabschnitt eine Beförderungsleistung zu erbringen.

Unter Kostengesichtspunkten macht der Ersatz von Linienfahrten durch Anruffahrten nur dann Sinn, wenn für den Linienbusverkehr signifikante Einsparungen entstehen, in dem z. B. Dienste des Fahrpersonals eingespart werden können. Eine bloße Reduktion laufabhängiger Kosten reicht nicht aus, um den Einsatz eines Anrufverkehrs zu rechtfertigen.

Kostenvorteile gegenüber einem Linienverkehr ergeben sich auch nur dann, wenn möglichst wenige der angebotenen Fahrten abgerufen werden und bei einer Anforderung auch nur ein Fahrzeug eingesetzt werden muss. Haben sich mehr Fahrgäste angemeldet als Fahrgastplätze im Fahrzeug zur Verfügung stehen, müssen zusätzliche Kapazitäten herangeführt und vergütet werden. Die Erbringung der Beförderungsleistung verteuert sich dadurch erheblich.

- **Organisation**

Neben der reinen Fahrleistung sollte das Taxiunternehmen auch als Ansprechpartner gegenüber den Nutzern fungieren und die Fahrtbestellungen direkt entgegennehmen. Eine zentrale Rufnummer für alle Anrufverkehre im VVS wäre aus Marketinggesichtspunkten zwar wünschenswert, entsprechende Überlegungen stehen aber erst am Anfang und werden kurzfristig nicht zu realisieren sein. Da die Abrechnung des Taxiunternehmens mit dem Besteller in diesem Fall ausschließlich auf Aufzeichnungen des Unternehmens basiert, ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit Voraussetzung für eine Beauftragung.

## **Situation im Bereich des Buskonzepts Neckartal**

Im Hinblick auf die von den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen im Buskonzept Neckartal wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht durch den Einsatz von Anrufverkehren anstelle von Linienfahrten Einsparungen erzielt werden könnten. Vom VVS wurden daraufhin die vorliegenden Erhebungsdaten der Datenbasis 2006 fahrtenscharf nach dem Verkehrsaufkommen im Spätverkehr ausgewertet. Da der VVS-Datenbestand für den Busverkehr nur das Aufkommen an Normalwerktagen umfasst, haben die Verkehrsunternehmen RBS und Spillmann ergänzend an zwei Wochenenden ebenfalls die Fahrgastnachfrage erhoben.

Die linienbezogene Betrachtung der Erhebungsdaten zeigt allerdings wenig Spielräume für den Einsatz von Anrufverkehren auf. Zwar sinkt auch im Bereich des Buskonzepts Neckartal das Verkehrsaufkommen im Spätverkehr deutlich ab, in der Funktion als Abbringer vom Schienenverkehr sind bei den einzelnen Fahrten jedoch auch dann noch auf den ersten Teilstrecken sehr häufig zweistellige Besetzungszahlen festzustellen. Zudem konnten in Lastrichtung nur in einem Einzelfall

Fahrten identifiziert werden, die überhaupt nicht genutzt wurden. Soweit entlang des gesamten Fahrtwegs Besetzungen unter 5 Fahrgästen auftreten, handelt es sich fast ausnahmslos um Fahrten entgegen der Lastrichtung, die der Rückführung der Fahrzeuge an den Startpunkt der Linie dienen. Der Ersatz solcher Leistungen durch einen Anrufverkehr führt naturgemäß nicht zu Einsparungen, da die Linienbusse umlaufbedingt dennoch umgesetzt werden müssen.

Unter Beachtung dieser Zusammenhänge sind aufgrund der Nachfrageanalyse im Bereich des Buskonzepts Neckartal letztlich lediglich die Buslinien 446, 543 und 574 zu erkennen, die unter dem Gesichtspunkt des Einsatzes von Anrufverkehren einer vertieften Betrachtung bedürfen.

- Linie 446  
Die letzte Fahrt der Linie Freiberg Bf ab 21:04 Uhr zeigt sich bei der VVS-Erhebung als nur schwach belastet. Da die Linie jedoch teilweise parallel zur deutlich stärker nachgefragten Linie 444 verkehrt, kann aus Gründen der Angebotssystematik und des möglichen Wechsels von Fahrgästen zwischen den Linien eine Umstellung auf einen Anrufverkehr nicht empfohlen werden.
- Linie 543  
Die Linie ist am Wochenende mit einer Besetzung zwischen 0 und 3 Personen offenbar nur schwach belastet. Da sie jedoch in einem gemeinsamen Umlauf mit den Linien 553 und 554 betrieben wird, dürfte eine Rücknahme des Regelangebots zugunsten eines Anrufverkehrs allenfalls zur Einsparung laufabhängiger Kosten führen. Da sich gleichzeitig die Nachfrage aber sehr gleichmäßig über den Tag und beide Richtungen verteilt, ist davon auszugehen, dass von den stündlichen Fahrten auch recht viele angefordert werden würden. Es wird deshalb bezweifelt, dass substantielle Einsparungen zu erzielen wären.
- Linie 574  
Wegen des fehlenden oder nur eingeschränkt vorhandenen Angebots im Spätverkehr und am Wochenende können zur Inanspruchnahme der Linie in diesen Verkehrszeiten kaum Aussagen abgeleitet werden. Ein testweiser Einsatz eines Ruftaxis könnte hier erfolgen, soweit die oben genannten Voraussetzungen – insbesondere hinsichtlich der möglichen Kosteneinsparungen durch den Verzicht auf einen Regelbetrieb – vorliegen.

gez.

Thomas Knöllner