

# Der Fahrschein für den Anrufbus

## Tarifgestaltung von bedarfsgesteuerten Bedienformen des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum

**Autorinnen:** Alexandra König, Kathrin Viergutz; Braunschweig

**Stichwörter:** ÖPNV, Anrufbus, differenzierte Bedienformen, Komfortzuschlag, Pricing, Ticketing

Veröffentlicht in: Der NAHVERKEHR 06-2017

„Wer das Land liebt, kommt nicht mehr davon los. Zumindest nicht mit dem Bus.“ (Deutscher Caritasverband, 2015, S. 1). Was die Caritas in ihrer Kampagne *Stadt, Land, Zukunft* auf überspitzte Weise darstellt, beschreibt eine der wichtigsten Herausforderungen der deutschen Verkehrspolitik. Der öffentliche Nahverkehr wird in seiner Aufgabe, die Mobilität der Menschen im ländlichen Raum sicherzustellen, zurzeit vor immense Herausforderungen gestellt (Küpper, 2011). Flexiblen, bedarfsgesteuerten Bedienformen wird großes Potential zugesprochen, konventionelle Linienverkehre in dispersen Räumen zu ersetzen und somit einerseits im Sinne der Daseinsvorsorge ein Grundangebot an öffentlicher Mobilität zu gewährleisten und andererseits zu einer Verbesserung der Kostendeckung beizutragen (Dalkmann & Ötting, 2004). Das Institut für Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) forscht zu den Rahmenbedingungen der Flexibilisierung des ÖPNV, auf die in diesem Beitrag eingegangen wird.

### Flexible Bedienformen des ÖPNVs

Flexible Bedienformen ergänzen oder ersetzen den konventionellen Linienverkehr in Zeiten und Räumen schwacher und disperser Verkehrsnachfrage. Als flexibelste unter den alternativen Bedienformen kann die Bedienung im Flächenbetrieb bezeichnet werden, da sie nicht auf einem ex-ante aufgestellten Fahrplan beruht (Mehlert, 2001). Bedarfsverkehre im Flächenbetrieb werden vor allem zur Flächenerschließung in dünn besiedelten Gebieten eingesetzt, in denen die Bündelfunktion eines Richtungsbands kaum möglich ist. Es existieren sowohl Buskonzepte, die ausschließlich Haltestellen bedienen, sogenannte RF-Busse, als auch Bedienformen, die Fahrgäste von Haustür zu Haustür befördern, sogenannte F-Busse (BMVBS, 2009) (siehe Tabelle 1).

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linienbus		Kombination nicht existent bzw. nicht 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						

Die ersten Bedarfsverkehre im Flächenbetrieb beförderten schon in den 70er Jahren Fahrgäste in ländlichen Gebieten Deutschlands unter den Bezeichnungen Anrufbus, Telebus, T-Bus oder Rufbus (Mehlert, 2001). Im Folgenden wird die bedarfsorientierte Bedienung im Flächenverkehr nach der Definition von Mehlert (2001) als *Anrufbus* bezeichnet.

In Deutschland existieren zurzeit in mehreren ländlich geprägten Gemeinden oder Kreisen Anrufbussysteme, die sich in ihrer spezifischen betrieblichen Ausgestaltung teilweise sehr stark voneinander unterscheiden. Während sich der Beitrag von König & Grippenkoven (2016) vor allem dem Vergleich der Bedienzeiten und der Anzahl der jährlich beförderten Fahrgäste widmete, konzentriert sich der vorliegende Beitrag auf die Analyse bestehender Anrufbussysteme hinsichtlich ihres Tarifsystems.

Der Anrufbusservice stellt in Deutschland, im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern wie der Schweiz oder Großbritannien, eher ein Nischenprodukt für den dünn besiedelten ländlichen Raum und eine „temporäre Einzelercheinung“ (Mehlert, 2001, S. 99) dar. Dass er trotz umfassender Kundenvorteile bisher keine weite Verbreitung fand, zeigt, dass ein komplexer Wirkungszusammenhang die Einführung und den nachhaltigen Betrieb des Anrufbusses erschwert. Mehlert (2001) identifizierte die mangelnde Integration des Anrufbusangebots in den vorhandenen ÖPNV und die Kostenunterdeckung neben fehlendem politischem Willen als Hauptursachen der Einstellung von Anrufbusangeboten. Auch Küpper (2011) nannte den niedrigen Kostendeckungsgrad und die damit verbundene Höhe des Zuschussbedarfs als Hauptproblem flexibler Bedienformen. Wie Berechnungen zeigen, liegt dieser Zuschussbedarf häufig bei mehr als zehn Euro pro Fahrgast (BMVBS, 2009). Entsprechend lagen die vom BMVBS (2009) ermittelten Kostendeckungsgrade der Praxisbeispiele zwischen 6 und 41 Prozent.

### **Der Komfortzuschlag**

Das bedarfsorientierte Servicekonzept von Anrufbussen ermöglicht eine Fahrgastbeförderung, die stärker an die unterschiedlichen Bedürfnisse von Fahrgästen anpassbar ist als der fahrplangebundene Linienverkehr. Innerhalb eines bestimmten Bedienegebiets und festgelegter Bedienzeiten können sie durch die Anmeldung ihres Fahrtwunsches den Fahrplan annähernd selbst bestimmen. Die Haustürbedienung kann als zusätzlicher Mehrwert nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen angesehen werden. Wie Litman (2008) in einer Studie zeigte, sind Fahrgäste durchaus bereit, für eine geringere Fahrzeit, einen kürzeren Weg zur Haltestelle oder einen gesteigerten Komfort einen zusätzlichen Betrag zu bezahlen. Bewohner stark disperser Regionen mit schwachem ÖPNV-Angebot besitzen im Allgemeinen eine höhere Zahlungsbereitschaft bezüglich Anrufbussen gegenüber Bewohnern in verdichteten Räumen (Vetter & Haase, 2008). Gegenwärtig erheben einige Verkehrsunternehmen Gebühren, die bei der Nutzung von Anrufbussen zusätzlich zum normalen Einzelfahrpreis erhoben werden. Für diese Zuschlagszahlung haben sich unterschiedliche Terminologien etabliert. So wird sie beim Vario-Bus Traunstein „Service-Pauschale“ genannt (Regionalverkehr Oberbayern GmbH, 2015). In der Schweiz sind auch die Begriffe „Übernahmezuschlag“ und „Abholzuschlag“ gebräuchlich (Post-Auto Schweiz AG, 2017). In diesem Beitrag wird diese zusätzliche Zahlung nach Dalkmann & Ötting (2004) als *Komfortzuschlag* bezeichnet.

Schon im SAMPLUS Projekt wurde das Pricing von bedarfsgesteuerten Bedienformen als eine der drei relevantesten Fragen für weitere Forschungsarbeiten identifiziert (Finn, Ferrari & Sassoli, 2004). In seinem „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV“ verglich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verschiedene Möglichkeiten der Tarifgestaltung für bedarfsgesteuerte Bedienformen (BMVBS, 2009). Dabei wurde festgestellt, „...dass Auftraggeber und Betreiber von flexiblen Bedienungsformen einen breiten Spielraum bei der Gestaltung der Tarife und Fahrscheinepreise haben.“ (BMVBS, 2009, S. 74).

Es ergibt sich die Frage, inwieweit bestehende Anrufbussysteme diesen Spielraum ausnutzen. In diesem Beitrag werden bestehende deutsche Anrufbussysteme hinsichtlich ihres Tarifsystems analy-

siert. Aus den daraus gewonnenen Erkenntnissen sowie aus der Analyse weiterer Untersuchungsergebnisse werden Stärken und Schwächen der Einführung eines Komfortzuschlages abgeleitet. Im Fokus der Betrachtung stehen dabei folgende Forschungsfragen: Wie groß ist der Anteil der Anrufbussysteme, die einen Komfortzuschlag erheben? Welche Leistung rechtfertigt einen Komfortzuschlag? Und ist ein Komfortzuschlag auch dann in den Augen der Fahrgäste gerechtfertigt, wenn keine Haustürbedienung erfolgt?

### **Betrachtung des Tarifsystems bestehender Anrufbusse**

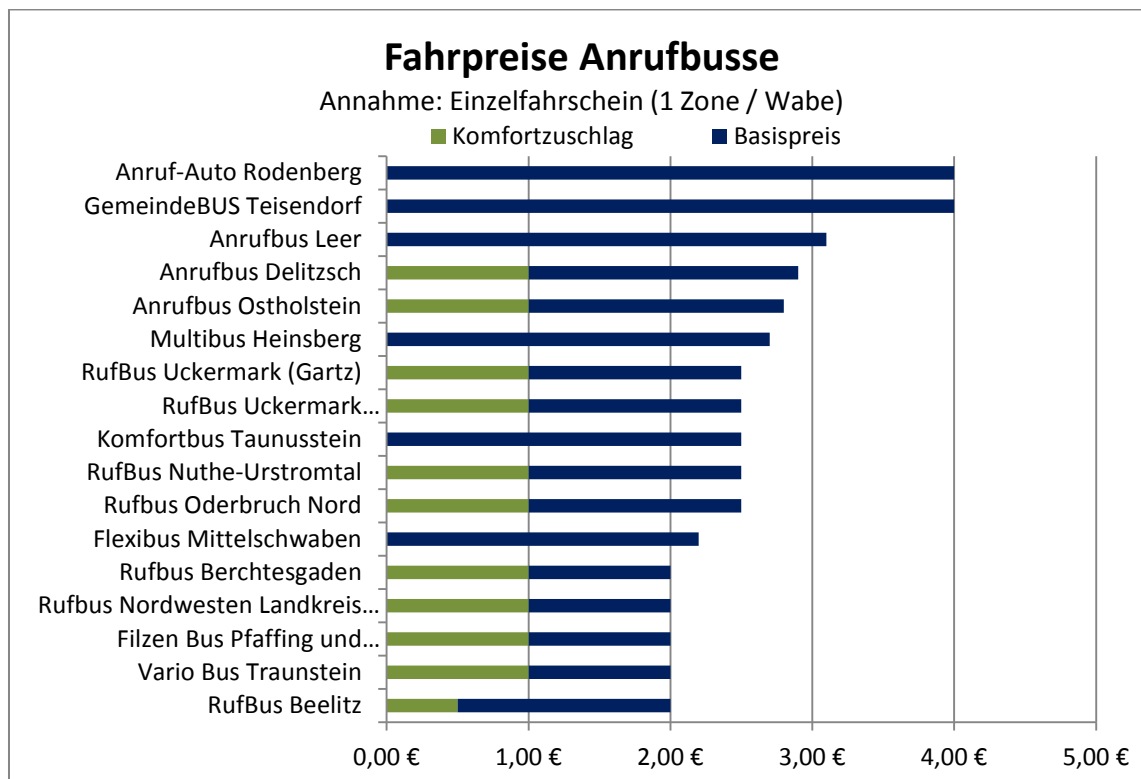
Zur Beantwortung der oben genannten Forschungsfragen wurden deutsche Anrufbussysteme hinsichtlich ihres Tarifsystems betrachtet. Dazu wurde auf Basis der Arbeiten von König & Gripenkoven (2016) eine Internet- und Literaturrecherche zu bestehenden Systemen durchgeführt und durch Telefoninterviews mit den Betreibern ergänzt.

Die Analyse der Tarifsysteme bestehender Anrufbusse ergab, dass in den meisten Fällen eine Integration in den Verbundtarif existiert. Die in der Tabelle und in der Abbildung als Verbundtarif angenommenen Werte beziehen sich dabei auf den Preis des jeweils günstigsten Einzelfahrscheins. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der unterschiedlich strukturierten Verbundgebiete mit heterogener Waben- oder Zonenausdehnung die Reichweite stark variieren kann.

Die Erhebung macht deutlich, dass zwei Drittel der Anrufbussysteme einen Komfortzuschlag erheben. Wie Tabelle 2 zeigt, erheben zahlreiche Anrufbussysteme einen Komfortzuschlag, bieten jedoch nicht die Möglichkeit für Fahrgäste, an jedem beliebigen Punkt im Bediengebiet zuzusteigen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der Rechtfertigung eines Komfortzuschlags auch bei fehlender Haustürbedienung. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schreibt dazu in seinem Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV „Er (Anm.: Der Komfortzuschlag) kann aber beispielsweise auch beim L-Bus erhoben werden, wenn durch die flexible Bedienung ein neues Mobilitätsangebot geschaffen wird, etwa in den Abendstunden.“ (BMVBS, 2009, S. 75). Demnach kann ein Komfortzuschlag auch erhoben werden, wenn sich durch die Einführung des Bedarfsverkehrs eine Angebotserweiterung ergibt und damit im weiteren Sinne auch ein Komfortgewinn für die Fahrgäste entsteht. Dies wird beispielsweise im Nahverkehrsplan des Landkreises Uckermark beschrieben: „Durch den neuartigen Rufbus ist eine 100-prozentige Erschließung über das ganze Wochenende für alle Einwohner gegeben.“ (Kreisverwaltung Uckermark, 2004, S. 37). Weiterhin kann argumentiert werden, dass die Bedienung einer großen Anzahl von zusätzlichen Haltestellen, wie beim Flexibus Mittelschwaben, beinahe eine Haustürbedienung ermöglicht.

Flexible Angebotsform im Flächenbetrieb	Betriebs- beginn	Bedienungsform		Tarifsystem (Stand: März 2017)
		Haustür	Haltestelle	Annahme: Einzelfahrschein, 1 Zone / Wabe
<b>Anrufbus Leer</b>	1992	X		Entfernungsabhängig (innerhalb der Gemeinde: 3,10 € zur nächsten Gemeinde: 3,60 € zur übernächsten Gemeinde: 4,60 €)
<b>Komfortbus Taunusstein</b>	1999	X		Festpreis: 2,50 €
<b>RufBus Uckermark (Angermünde)</b>	2000		X	VBB-Tarif (1,50 €) (am Wochenende und an Feiertagen: <b>+ 1 € Komfortzuschlag</b> )
<b>RufBus Uckermark (Gartz)</b>	2000		X	VBB-Tarif (1,50 €) <b>+ 1 € Komfortzuschlag</b>
<b>Multibus Heinsberg</b>	2003		X	AVV-Tarif (2,70 €)
<b>Anrufbus Ostholstein</b>	2004	X		SH-Tarif (1,80 €) <b>+ 1 € Komfortzuschlag</b>
<b>Anrufbus Delitzsch</b>	2004	X (außerhalb der großen Städte)	X (innerhalb der großen Städte)	MDV-Tarif (1,90 €) <b>+ 1 € Komfortzuschlag</b> Wochenkarte (6 €) und Monatskarte (22 €) für Komfortzuschlag erhältlich
<b>Anruf-Auto Rodenberg</b>	2007	X		Entfernungsabhängig, innerhalb der Gemeinde 4,00€ (Ermäßigung von 1 € wenn andere Person mitfährt)
<b>Flexibus Mittelschwaben</b>	2009		X	Wabentarif (2,20 €)
<b>RufBus Beelitz</b>	2010		X	VBB-Tarif (1,50) <b>+ 0,50 € Komfortzuschlag</b>
<b>RufBus Nuthe-Urstromtal</b>	2010		X	VBB-Tarif (1,50 €) <b>+ 1 € Komfortzuschlag</b>
<b>Rufbus Oderbruch Nord</b>	2014		X	VBB-Tarif (1,50 €) <b>+ 1 € Komfortzuschlag</b>
<b>Vario-Bus Traunstein</b>	2014		X	Wabentarif (1 € je Gemeinde) <b>+ 1€ Komfortzuschlag</b>
<b>Filzen Bus Pfaffing und Al- baching</b>	2015		X	Wabentarif (1,00 €) <b>+ 1€ Komfortzuschlag</b>
<b>Rufbus Nordwesten Landkreis Traunstein</b>	2015		X	Wabentarif (1,00 €) <b>+ 1€ Komfortzuschlag</b>
<b>Rufbus Berchtesgaden</b>	2016		X	Wabentarif (1,00 €) <b>+ 1€ Komfortzuschlag</b>
<b>GemeindeBUS Teisendorf</b>	2016		X	Festpreis: 4 € (Kinder: 2€)

Abbildung 1 vergleicht die Fahrpreise der einzelnen Anrufbussysteme, die sich aus einem Basispreis und einem eventuell hinzukommenden Komfortzuschlag ergeben. Wie aus der Abbildung ersichtlich wird, liegen die Fahrpreise für ein Einzelticket innerhalb einer Zone oder Wabe zwischen 2,00 und 4,00€.



#### Bewertung der Einführung eines Komfortzuschlags

Schlussfolgernd aus der vorangegangenen Betrachtung erfolgt nun die Bewertung von Chancen und Risiken der Einführung eines Komfortzuschlages.

In §148 des Sozialgesetzbuchs IX wird die „Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr“ (Sozialgesetzbuch XI, 2016) geregelt, auf welcher die Einnahmenaufteilung der Verkehrsverbünde basiert. Leistungsbezogene Zahlungen, worunter auch Zuschläge im Bedarfsverkehr zählen, sind keine Fahrgeldeinnahmen im Sinne dieses Paragraphen (Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen, 2017). Aus diesem Grund verbleiben Einnahmen aus Zuschlägen vollständig beim Verkehrsunternehmen. ÖPNV-Systeme, die einen Komfortzuschlag erheben, können somit eine höhere Kostdeckung erzielen, wie Dalkmann & Ötting (2004) am Beispiel des AST in Euskirchen zeigen konnten. Weitere Chancen und Risiken des Komfortzuschlags fasst **Tabelle 3** zusammen.

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den symbolischen Betrag werden Zugangshürden erhöht, was die Buchung von Kurzstrecken verringern und kostenlosen Schülerfahrten entgegenwirken könnte (Dalkmann &amp; Ötting, 2004).</li> <li>• Der Komfortzuschlag kann zur Imageverbesserung beitragen, da der Service eine stärkere Wertschätzung erfahren kann. Dem Image als „Arme-Leute-Taxi“ könnte so entgegengewirkt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risiko sinkender Fahrgastzahlen, insbesondere bei Fahrgastgruppen mit hoher Preiselastizität (Dalkmann &amp; Ötting, 2004).</li> <li>• Minderung der Akzeptanz durch Fahrgäste bei Veränderungen im laufenden Betrieb.</li> <li>• Ausschluss von Personen, die sich Angebot nicht leisten können, insbesondere von Personengruppen mit hoher Preissensibilität, wie Senioren.</li> <li>• Ausnutzung von Zwangsmobilen (<i>Captive Users</i>).</li> <li>• Gesetzesänderungen.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einnahmen des Komfortzuschlages gehen nicht in die Einnahmenaufteilung des Verkehrsverbundes ein sondern verbleiben beim Verkehrsunternehmen, wodurch ein größerer Kostendeckungsgrad erreicht werden kann.</li> <li>• Möglichkeit des langfristigen Erhalts des Angebots.</li> <li>• Chance für langfristige Qualitätssteigerung.</li> <li>• Möglichkeit der Nachfragesteigerung im Sinne des Giffen-Paradoxon (Hardes &amp; Uhly, 2007).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichkeit der steigenden Zugangshürden und Ausschluss sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen.</li> <li>• Komfortzuschlag als Widerspruch zum Prinzip der Daseinsvorsorge.</li> <li>• Geringe Konkurrenzfähigkeit, jedoch sind Anrufbusse meist nur dort existent, wo kein anderes Angebot vorhanden ist.</li> <li>• Verlagerung von bisherigen ÖV-Fahrten auf den Individualverkehr.</li> </ul>
--	--

## Ableitungen aus der Analyse und Bewertung der Tarifsysteme

Im Folgenden werden Ableitungen aus der vorhergehenden Analyse und Bewertung der Tarifsysteme formuliert. Zudem werden Möglichkeiten der Preisdifferenzierung und weiterer Finanzierungsmöglichkeiten vorgestellt.

### 1. Qualitäts- und Akzeptanzsteigerung

Vetter & Haase (2008) konnten zeigen, dass Fahrgäste im ländlichen Raum bedarfsorientierte Bedienformen gegenüber dem Linienverkehr bevorzugen, sofern damit eine Verbesserung des Mobilitätsangebots einhergeht. Im Falle einer gegenüber dem Linienverkehr verringerten Wartezeit und einem verbessertem Angebot erhöht sich dabei die Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste (Vetter & Haase, 2008). Dalkmann & Ötting (2004) beschreiben die Legitimation eines Komfortzuschlages mit der damit einhergehenden Serviceerweiterung, beispielsweise in Form einer Flexibilisierung der Linieneinführung. Daher sollten insbesondere dann, wenn bestehende Linienverkehre vollständig durch Anrufbusse ersetzt werden und Fahrgäste aufgrund der Ermangelung von Alternativen zu dessen Nutzung gezwungen werden, lediglich geringe Komfortzuschläge veranschlagt werden (Bültemann, Viergutz & Scheier, 2017). Für das Verkehrsunternehmen entstehen durch die erwirtschafteten Mehreinnahmen Möglichkeiten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsangebots. So kann der Komfortzuschlag die Schaffung erweiterter Mobilitätskonzepte ermöglichen, das vorhandene Anrufbussystem sichern sowie langfristig die Mobilität der Bewohner in der Region verbessern. Bei der Einführung eines Komfortzuschlages ist zu beachten, dass eine gezielte Aufklärung der Bevölkerung notwendig ist, welche die zusätzlichen Kosten für die Fahrgäste durch die Vorteile des Services rechtfertigt.

### 2. Vereinfachung der Tarifsystematik

Zur Gewinnung von Fahrgästen müssen Zugangsbarrieren zum System gesenkt werden. Insbesondere Anrufbussysteme unterscheiden sich teilweise sehr stark in ihrer Nutzerfreundlichkeit und bewirken, dass systemunerfahrene Fahrgäste aufgrund der komplexen Tarifstruktur die Nutzung ablehnen (Vetter & Haase, 2008). Daher ist die transparente und nachvollziehbare Gestaltung des Tarifsystems von großer Bedeutung, wie auch Enoch, Ison, Laws & Zhang (2006) empfehlen. Um das Tarifsystem zu vereinfachen, erscheint es naheliegend, Anrufbusangebote in das Tarifsystem des Verkehrsverbundes zu integrieren, wodurch auch Zeitkarten anerkannt und die Funktion als Zu- und Abbringerverkehr erleichtert werden kann. Diese Integration des Anrufbussystems in den Verbundtarif wäre eine wichtige Vorstufe für die Erreichung des Deutschlandtarifs, sodass die Einheit sozusagen im Kleinen beginnen kann.

### 3. Preisdifferenzierung für den Komfortzuschlag

Eine weitere Möglichkeit zur Senkung von Nutzungshürden besteht in der Preisdifferenzierung von Vielnutzern der Anrufbussysteme (Vetter & Haase, 2008). Nachfolgend werden Ansätze zur Preisdifferenzierung aufgezeigt.

**Mehrfahrtenkarte:** Bei häufiger Nutzung des Anrufbusses kann die Diskontierung des Komfortzuschlages erfolgen. Beim PubliCar Appenzell beispielsweise kann eine Mehrfahrtenkarte für den Komfortzuschlag erworben werden. Diese erlaubt die sechsmalige Nutzung des PubliCars zum Preis von 5,5 Nutzungen (PostAuto Schweiz AG, 2017).

**Zeitkarte:** Wie aus der vorhergehenden Analyse bestehender Anrufbusse hervorgegangen ist, werden Komfortzuschläge meist für jeweils einzelne Fahrten erhoben. Zeitkarten für den Komfortzuschlag sind bisher wenig etabliert. Ein Beispiel für einen Service, der Zeitkarten anbietet, ist das PubliCar Appenzell, bei dem eine Monats- oder Jahreskarte für den Komfortzuschlag erworben werden kann (PostAuto Schweiz AG, 2017). Beim TaxiBusPlus Euskirchen, bei dem kein Flächenbetrieb bereitgestellt wird, kann zum Preis von 19,60 Euro eine Monatskarte für den zusätzlich zum Verbundtarif erhobenen Komfortzuschlag (1,20€) erworben werden. Ebenso kann die Zahlung des Komfortzuschlages beim Anrufbus Delitzsch in Form einer Wochen- oder Monatskarte erfolgen. Zeitkarten tragen damit zur Preisdifferenzierung anhand der Nutzungshäufigkeit bei (Vetter & Haase, 2008) und können durch die hohe Identifikation des Fahrgastes mit dem Verkehrsunternehmen und die Senkung der Zugangsbarriere für einzelne Fahrten zur Nutzerbindung beitragen. Die Staffelung der Höhen des Komfortzuschlages in Form von Zeitkarten belohnt außerdem Vielnutzer des Anrufbussystems und stellt damit einen weiteren Motivator zur Nutzung des Services dar (Vetter & Haase, 2008).

**Betriebstagsgültigkeit:** Komfortzuschläge können auch eine ganztägige Gültigkeit besitzen, sodass der Rückweg einer Fahrt diskontiert wird. Ein Beispiel dafür ist der EccoBus in Italien (Commune di Alessandria, 2015). Eine Gültigkeit des Komfortzuschlages die sich über den ganzen Tag erstreckt, könnte zu einer gesteigerten Akzeptanz der Fahrgäste führen und eventuell Nutzungshürden für weitere Fahrten senken.

**Erweiterte Gültigkeit:** Vorstellbar wäre auch eine Kombination des Komfortzuschlages mit weiteren Kulturangeboten oder Aktionen. Es wäre beispielsweise möglich, dass die Theaterkarte gleichzeitig einen gültigen Busfahrtschein darstellt, wie es die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mit ihrem Theaterbus seit einigen Jahren erfolgreich praktiziert.

**Preisdifferenzierung anhand der erwünschten Bedienungsqualität:** Vetter & Haase (2008) schlagen ein System der Preisdifferenzierung vor, das sich an der Vorbestellzeit orientiert. Als Beispiel nennen sie einen Zuschlag von einem Euro bei einer Anmeldezeit von 60 Minuten sowie einer Senkung dieses Zuschlages um 50 Cent bei einer früheren Anmeldezeit von 120 Minuten. Vorstellbar wäre auch eine Preisdifferenzierung anhand des Einstiegsorts, wie im englischen Anrufbus *LinkUp*, bei dem die Fahrgäste die Wahl haben zwischen einer Abholung an Haltestellen oder einer Tür-zu-Tür-Bedienung, für die ein Komfortzuschlag von 0,50 Pfund erhoben wird (Nelson und Phonphitakchai, 2012). Jedoch muss hier kritisch hinterfragt werden, ob diese Art der Preisdifferenzierung das Tarifsysteem nicht vielmehr unübersichtlicher macht und so am Ansatz der Tarifsysteemvereinfachung vorbeigeht.

### 4. Aufwandssenkung und Ertragssteigerung

Neben den Möglichkeiten zur Erhöhung der Fahrgastzahlen und den damit verbundenen Mehreinnahmen aus der Erhebung eines Komfortzuschlages können Erträge auch durch den Einbezug weite-

rer Akteure generiert werden und neue Finanzierungsmodelle erschlossen werden (Metropolregion Hamburg, 2017). So schlagen Davison, Enoch, Ryley, Quddus & Wang (2012) die Kooperation mit Supermärkten vor, die als Förderer des Anrufbussystems neue Kundengruppen erschließen und damit ihren Nutzengewinn steigern können. Denkbar sind außerdem Synergien, die sich aus der Kooperation der Verkehrsunternehmen mit Krankenkassen, Ärzten oder Kultureinrichtungen ergeben. So nennt Terporten (2004) das Beispiel eines Shuttle-Busses, dessen Finanzierung durch die örtlichen Diskothekenbetreiber erfolgt. Ahrend & Herget (2012) beschreiben die Förderung des Anrufbusses in Ostholstein durch die örtliche Sparkasse.

## Fazit

Die Analyse bestehender Anrufbussysteme deckt eine große Heterogenität hinsichtlich ihres Tarifsystems auf. Zwei Drittel der bestehenden Anrufbussysteme in Deutschland erheben zum Zeitpunkt der Untersuchung einen Komfortzuschlag. Es wurden Möglichkeiten des Einsatzes eines Komfortzuschlags diskutiert, sowie Chancen und Risiken identifiziert. Die Einführung eines Komfortzuschlags bietet, vor allem für die Anrufbusbetreiber einige Vorteile. Inwieweit es jedoch angebracht ist, eine generelle Empfehlung für die Einführung eines Komfortzuschlags auszusprechen, bedarf weiterer Forschung. Wichtig wäre eine detaillierte Analyse der Effekte eines Komfortzuschlags auf die Kostendeckung und Nutzerakzeptanz der Anrufbussysteme. Wichtig ist eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen. Im Rahmen der Ertragssteigerung sollten auch weitere Finanzierungsmodelle, wie Kooperationen mit Einkaufszentren betrachtet werden. Eine weitere Alternative stellt die Subjektförderung dar, bei der besondere Zielgruppen, wie Minderjährige, Gutscheine für Taxifahrten erhalten, wie beim Fifty-Fifty-Taxi im Landkreis Schaumburg (Landkreis Schaumburg, 2017).

## Quellen

- Ahrend, C.; Herget, M. (2012). Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum. Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung. Technische Universität Berlin. 2012
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Abrufbar unter: [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL\\_HandbuchPlanungNeu.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf?__blob=publicationFile&v=2)
- Bültemann, S.; Viergutz, K.; Scheier, B. (2017). Differenzierte Bedienung im ÖPNV: Wirtschaftlichkeitsanalyse von bedarfsorientierten Bedienkonzepten im städtischen Busverkehr. Der Nahverkehr, Ausgabe 1-2017, S. 35-37
- Dalkmann, H., Ötting, T. (2004): Flexible Angebotsformen – Möglichkeiten zur Kosteneinsparung bei verbessertem Angebot? Erschienen in: Kagermeier, A. (Hrsg.) Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum; Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 10. S. 75-90
- Davison, L.; Enoch, M.; Ryley, T.; Quddus, M. & Wang, C. (2012). Identifying potential market niches for Demand Responsive Transport. *Research in Transportation Business & Management*. 3, S. 50–61. Doi: 10.1016/j.rtbm.2012.04.007



- Enoch, M.; Ison, S.; Laws, R. & Zhang, L. (2006). Evaluation Study of Demand Responsive Transport Services in Wiltshire. Abschlussbericht. Abrufbar unter: <http://www.wiltshire.gov.uk/demand-responsive-study-200607.pdf>
- Finn, B., Ferrari, A. and Sassoli, P. (2004) Goals, requirements and needs of users. In: Abrosino, G., Nelson, J.D. and Romanazzo, M. (Ed.) *Demand Responsive Transport Services. Towards the Flexible Mobility Agency*. Enea, S. 33 - 54.
- Hardes, H.-D. & Uhly, A. (2007). Grundzüge der Volkswirtschaftslehre. Walter de Gruyter GmbH & Co KG
- König, A. & Grippenkov, J. (2016). From public mobility on demand to autonomous public mobility on demand – Learning from dial-a-ride services in Germany. *Mobility in a Globalised World*. 26./27.09.2016, Wien, Österreich.
- Kreisverwaltung Uckermark (2004). Nahverkehrsplan für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Uckermark.
- Küpper, P. (2011). Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen. In: Hege, H.-P.; Knapstein, Y.; Meng, R.; Ruppenthal, K. (Hrsg.). *Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft*. 13. Junges Forum der ARL. Oktober 2010, Mannheim. S. 152-168
- Landkreis Schaumburg (2017). Fifty-Fifty-Taxi für Jugendliche. Abrufbar unter: <https://www.schaumburg.de/fifty-fifty-taxi-f-r-jugendliche/>
- Laws, R.; Enoch, M.; Ison, S. and Potter, S. (2009). Demand Responsive Transport: A Review of Schemes in England and Wales. *Journal of Public Transportation*. 12 (1), S. 19-37
- Litman, T. (2008). Valuing Transit Service Quality Improvements. *Journal of Public Transportation*, 11 (2), S. 43-63
- Mageen, J. und Nelson, J.D. (2003). The evaluation of demand responsive transport services in Europe. *Journal of Transport Geography*. 11, S. 255-270
- Mehlert, C. (2001): *Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV. Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen*. Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Bd. 91. Bielefeld
- Metropolregion Hamburg (2017). Leitprojekt Flexible Bedienformen im ÖPNV - Werkzeug 3. Betreiber, Vertragsmodelle, Vergütung.
- Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen (2017). Richtlinie zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr nach § 148 des Neunten Buches des Sozialgesetzbuches (SGB IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen. Abrufbar unter: [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=8&ugl\\_nr=8111&bes\\_id=19884&val=19884&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=1](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=8&ugl_nr=8111&bes_id=19884&val=19884&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=1)
- Nelson, J.D. und Phonphitakchai, T. (2012). An evaluation of the user characteristics of an open access DRT service. *Research in Transportation Economics*, 34, S. 54-65
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH (2015). Vario-Bus Landkreis Traunstein. Eine Stadt – drei Gemeinden – ein Bus.
- Sozialgesetzbuch XI (2016). § 148 SGB IX Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr. Abrufbar unter: <http://www.sozialgesetzbuch-sgb.de/sgbix/148.html>

Vetter, T.; Haase, K. (2008). Alternative Bedienformen im ÖPNV: Akzeptanzstudie im Landkreis Saalkreis. Working Paper. Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr, No. 1/2008

## Autorinneninformation

**Alexandra König (26)** ist Psychologin und arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Braunschweig im Bereich der fahrgastorientierten Flexibilisierung des ÖPNVs.

**Kathrin Viergutz (31)** ist Verkehrsingenieurin und arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Braunschweig. Dabei beschäftigt sie sich mit der Erforschung und Entwicklung von Mobility-on-Demand-Bedienkonzepten im ÖPNV.

## Zusammenfassung

Deutsch:

Die flexible Bedienung im Flächenbetrieb besitzt großes Potential, die Mobilitätsbedürfnisse von Bewohnern dünnbesiedelter ländlicher Räume zu befriedigen. Im Fokus der Forschungsarbeit steht die Frage, welche Tarifsysteme in der betrieblichen Ausgestaltung von Anrufbussystemen derzeit Anwendung finden. Auf Basis einer umfangreichen Bestandsanalyse bestehender Anrufbussysteme wurde betrachtet, wie groß der Anteil der Anrufbussysteme ist, die einen Komfortzuschlag erheben. Die Auswertung ergab, dass zum Zeitpunkt der Betrachtung zwei Drittel der Anrufbussysteme in Deutschland einen Komfortzuschlag erheben. Chancen und Risiken der Einführung eines Komfortzuschlags und weitere Möglichkeiten der Steigerung des Kostendeckungsgrads werden diskutiert.

Englisch:

Demand-responsive transport services are a promising way to provide public mobility in areas of low and disperse demand. Operating a demand-responsive transport system can help to minimize operational costs while at the same time maximizing the service level offered to the users. The focus of the research study was the question which tariff systems are currently used in the operational design of demand-responsive transport systems in Germany. The analysis revealed that two thirds of the demand-responsive transport systems raise an additional service fee. Opportunities and risks of such additional fees were discussed and recommendations for the introduction of such fees are derived.