



Grußwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser.

die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin und Brandenburg ist eine Kernaufgabe des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Während die Zentren in Brandenburg mit dem SPNV, dem PlusBus und weiteren Linienbussen im regelmäßigen Taktverkehr in hoher Qualität bedient werden, kommt der ÖPNV in den Achsenzwischenräumen an Grenzen, die einen regelmäßigen ÖPNV-Linienbetrieb nicht mehr ermöglichen. Dort können zwar im Schülerverkehr auch abseits der Hauptachsen noch Linienverkehre angeboten werden, in Zeiten schwacher Nachfrage jedoch gilt es, andere Lösungen zu finden. Hier hat sich die Einführung des Rufbusses in den letzten Jahren im Land Brandenburg zunehmend etabliert.

Aber auch in Berlin, wo die stetig steigenden Beförderungszahlen einen kontinuierlichen Ausbau des Nahverkehrssystems mit sich bringen, gibt es Zeiten und Räume schwacher Nachfrage, in denen alternative Bedienformen sinnvoll eingesetzt werden können. Dies gilt für Siedlungsgebiete abseits der Zentren vor allem im Spät- und Nachtverkehr.

Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz) hat die Landesregierung den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Die Landkreise und kreisfreien Städte tragen dafür die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Diese Verantwortung umfasst sowohl konventionelle Linienverkehre als auch alternative, flexiblere Bedienungsangebote und deren Planung, Bestellung und Finanzierung. Mit der Verwaltungsvorschrift für Bedarfsverkehre fördert das Land Brandenburg die Einrichtung von alternativen Bedienformen auch finanziell

Gemäß der aktuellen Bevölkerungsprognose wird die Bevölkerung in den ländlichen Regionen Brandenburgs weiter sinken. Daraus resultieren auch weiterhin sich verändernde Anforderungen an eine sinnvolle Grundversorgung durch den öffentlichen Personennahverkehr. In dünn besiedelten Gebieten des Landes Brandenburg lässt sich der konventionelle Linienverkehr mit Linienbussen nicht mehr ökonomisch befriedigend gestalten und finanzieren. Alternative Lösungen sind gefragt.



Als Form der alternativen Bedienung kann ein ÖPNV-Angebot eingeordnet werden, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:

- Der Fahrzeugeinsatz erfolgt bedarfsgerecht variabel.
- Die Bedienung erfolgt nur nach Bedarfsanmeldung.
- Die Organisation des Betriebes weicht von der üblichen Form eines kommunalen oder privaten Verkehrsunternehmens ab (z.B. Bürgerbus).

Der Bürgerbus als Sonderform der alternativen Bedienung wird in diesem Handbuch nicht behandelt. Das vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg im Jahr 2013 herausgegebene "Handbuch Bürgerbus" gibt hierzu detaillierte Informationen. Es kann über die Website unter www.vbb.de heruntergeladen und über das VBB-Infocenter bezogen werden.

Das vorliegende Handbuch macht Sie mit den Möglichkeiten alternativer Bedienung vertraut. Auf der Basis des 2008 durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg herausgegebenen Handbuches wurde nun diese Neufassung erarbeitet, die Ihnen bei der Planung, Gestaltung und Umsetzung von alternativen Bedienformen unterstützen soll.

Ich wünsche Ihnen dabei viel Erfolg. Der VBB steht Ihnen gern beratend zur Seite!

Susanne Henckel
Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg



1. Rechtliche Grundlagen für alternative Bedienung

1.1 Genehmigung nach PBefG

Für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen benötigen Unternehmer nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Genehmigung. Ausnahmen von der Genehmigungspflicht sind § 1 Absatz 2 PBefG und der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung) zu entnehmen.

Das Personenbeförderungsrecht geht vom sogenannten Typenzwang aus, d.h. die genehmigungsrechtliche Zuordnung erfolgt entweder zum Linienverkehr nach §§ 42 und 43 PBefG oder zum Gelegenheitsverkehr nach § 46 ff. PBefG.

Für die Einordnung als Linienverkehr sind gemäß § 42 PBefG folgende Kriterien zu erfüllen:

- · Regelmäßigkeit der Verkehrsverbindung,
- Linienführung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten,
- Freizügigkeit der Fahrgäste (namentlich unbekannt) und
- bestimmte Haltestellen.

Für die Einordnung als Mietwagenverkehr sieht § 49 PBefG vor. dass

- das Fahrzeug im Ganzen zur Beförderung angemietet wird,
- Zweck, Ziel und Ablauf der Fahrt vom Mieter bestimmt werden,
- es sich um einen zusammengehörigen Personenkreis handelt, der über Ziel und Ablauf der Fahrt einig ist und
- · keine öffentliche Bereitstellung erfolgt.

Die eindeutige Zuordnung eines Verkehrs ist in den letzten Jahren mit der Vielfalt der Verkehrsbedürfnisse und der einhergehenden Anpassung der Verkehrsangebote schwieriger geworden. Der Gesetzgeber hat darauf reagiert und zum 01.01.2013 den § 2 Absatz 6 PBefG angepasst: Alternative Bedienformen, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllen, erhalten eine Genehmigung nach den Vorschriften, die dieser Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

Die Zuordnung eines alternativen Verkehrsangebotes zu einer Verkehrsart oder Verkehrsform ist wegen der damit verbundenen Folgen, insbesondere finanzieller Art, für den kommunalen Aufgabenträger immens wichtig. Es ist deshalb zu empfehlen, in diesen Fällen möglichst frühzeitig den Kontakt zur zuständigen Genehmigungsbehörde zu suchen.

1.2 Landesrechtliche Regelungen

Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz ÖPNVG vom 26.10.1995, zuletzt geändert durch das vierte Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes vom 14.03.2014) wird im § 2 Abs. 10 festgelegt, dass in Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage auch alternative Bedienformen des öffentlichen Personennahverkehrs, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus oder Bürgerbus genutzt werden sollen.

Ergänzt wird dies durch die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12.12.2013, zuletzt geändert am 10.08.2015. Diese zunächst bis 2017 befristete Vorschrift wurde erlassen, um alternative Bedienformen im Land Brandenburg zusätzlich finanziell zu unterstützen.

Im Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz vom 27.05.1995) werden keine landesspezifischen Regelungen zu alternativen Bedienformen getroffen.

2. Alternative Bedienformen als Bestandteil öffentlicher Mobilität

2.1 Möglichkeiten und Grenzen alternativer Bedienung

Der konventionelle Linienverkehr ist nur begrenzt in der Lage, die Nachfrage in Schwachverkehrszeiten oder in dünn besiedelten Räumen zu befriedigen. Ist die Gesamtnachfrage für einen regelmäßigen Taktverkehr zu niedrig, dann sind die angebotenen Bedienungsfrequenzen und Reisezeiten des ÖPNV für viele Fahrgäste unattraktiv. Damit sind eine geringe Auslastung der Linienbusse sowie eine niedrige Kostendeckung verbunden. Durch den Einsatz alternativer Bedienformen ist es möglich, mit höherer Kosteneffizienz auch bei räumlicher und zeitlich schwacher Nachfrage, ein attraktives, flächendeckendes und nutzerfreundliches ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten. Für den einzelnen Fahrgast wird damit ein gutes ÖPNV-Angebot ermöglicht. Außerdem können Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte erschlossen werden.

Die alternativen Bedienformen unterscheiden sich vom konventionellen Linienverkehr durch eine höhere Flexibilität des möglichen Einsatzes. Fahrten werden nur bei tatsächlicher Nachfrage durchgeführt. Dabei wird für eine ausreichende Wirtschaftlichkeit versucht, möglichst viele Fahrtwünsche zu bündeln. Um ein effektives Verkehrsnetz in Räumen und Zeiten begrenzter Nachfrage anbieten zu können, ist eine Hierarchie des Verkehrssystems sinnvoll.



Die oberste Stufe bildet dabei das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Dieser verbindet die Zentren mit hoher Geschwindigkeit

und in hoher Qualität in der Regel wochentags im Stundentakt und am Wochenende mindestens zweistündlich. Das Netz ist radial auf Berlin ausgerichtet und ermöglicht damit schnelle Verbindungen im gesamten Verbundgebiet.



Dieses Netz wird ergänzt durch das PlusBus-Angebot sowie weiterer vertakteter Linienverkehre. Sie verbinden Zentren, die nicht mit dem SPNV

erreichbar sind. Der PlusBus sorgt mit einem verlässlichen Stundentakt im Linienverkehr sowie der Verknüpfung mit dem SPNV für ein attraktives Angebot auf den stärker nachgefragten Achsen.

Ein verlässlicher und qualitativ hochwertiger Linienverkehr als Grundgerüst des ÖPNV ist elementar für die erfolgreiche Einführung alternativer Bedienformen. Diese können die klassischen Linienverkehre in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und als Zu- und Abbringer eingesetzt werden. Gutes Beispiele für die konsequente Umsetzung eines Netzes aus vertakteten Hauptlinien und ergänzenden Bedarfslinien finden sich im Altmarkkreis Salzwedel¹

Bei der Planung alternativer Bedienformen ist daher zu prüfen, welche Ziele erreicht werden sollen. Für eine generelle Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum, verbunden mit einer Steigerung des Modal Share des ÖPNV, sind alternative Bedienformen kaum geeignet. Denn selbst bei sehr konsequenter Umsetzung wie z.B. im Altmarkkreis Salzwedel nutzt die Masse der Fahrgäste (über 90 %) weiterhin den klassischen Linienverkehr. Insofern wird alternativen Bedienformen auch in Zukunft nur eine Nischenfunktion im öffentlichen Nahverkehr zukommen. Aktuell werden ledialich 2.23 %² des gesamten ÖPNV in Brandenburg als Rufbusverkehre erbracht. Von den angebotenen Fahrten werden ca. 32 % abgerufen.

Ein wichtiges Hemmnis besteht darin, dass die Schwelle zur Nutzung wesentlich höher ist als im Linienverkehr, da der Fahrtwunsch telefonisch angemeldet werden muss. Aber auch für den Aufgabenträger sind die Möglichkeiten beschränkt, da die Kosten pro Fahrgast unter Umständen sehr hoch sein können (z. B. wenn nur ein einzelner Fahrgast befördert wird).

Mehr Informationen dazu unter http://www.pvgs-salzwedel.de

² Angaben des Landesamtes für Bauen und Verkehr für 2014 auf Grundlage der Berechnung der ÖPNV-Mittel 2016

2.2 Vorhandene Angebote in Brandenburg und Berlin

Gegenwärtig werden sowohl in Berlin als auch in fast allen Landkreisen und kreisfreien Städten alternative Bedienformen angeboten. Überwiegend handelt es sich dabei um Linienrufbusse. Insbesondere in den ländlichen Gebieten gibt es darüber hinaus Rufbuslinien, die teilweise ganztägig von Montag bis Freitag außerhalb des Schülerverkehrs angeboten werden und teilweise auch nur im Spät- und Wochenendverkehr fahren (siehe Karte Seite 9).



Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg werden (mit Ausnahme des Bürgerbusses) alle alternativen Bedienformen dem Bürger aus Gründen der allge-

meinen Verständlichkeit sowie eines einheitlichen Corporate Designs als Produkt "Rufbus" angeboten. Zur Planung und Durchführung alternativer Bedienung ist dennoch eine grobe Unterscheidung nach Einsatzcharakteristik sinnvoll, die im Folgenden unterschieden wird in Linienverkehre mit Rufbusfahrten und eigene Rufbuslinien.

Linienverkehre mit Rufbusfahrten

Fahrplangebundene Rufbusfahrten sind einfache Formen der alternativen Bedienung. Wie beim konventionellen Linienverkehr wird auf festem Linienweg von Haltestelle zu Haltestelle und an einen Fahrplan gebunden gefahren. Die gesamte Fahrt oder die Bedienung einzelner Haltestellen werden nur dann angeboten, wenn ein Fahrgast die Fahrt vorab telefonisch angemeldet hat. Der einzige Unterschied zu einer konventionellen Linienfahrt besteht somit darin, dass der Fahrtwunsch zuvor telefonisch angemeldet werden muss.

Die Einspareffekte für das Unternehmen sind relativ gering. Sie beruhen im Wesentlichen auf dem Einsatz kleinerer Fahrzeuge sowie der Möglichkeit, Fahrten ohne Fahrgäste zu vermeiden und Fahrtenwünsche zu bündeln. Diese Fahrten sind fester Bestandteil des Fahrplanes und werden mit dem verkehrspurpurfarbenen Rufbuslogo gekennzeichnet.

Rufbuslinien

Bei dieser Form werden die Fahrgäste von festen Haltestellen innerhalb der genehmigten Linien zur gewünschten Haltestelle entlang eines vorab definierten Linienverlaufs befördert. Dadurch sind direkte Fahrtwege und damit kürzere Fahrzeiten möglich. Die Fahrtenwünsche werden nur nach vorheriger Anmeldung bedient und können einen Rufbus-Zuschlag enthalten. Es müssen keine festen Fahrzeiten hinterlegt sein. Es genügt vielmehr, in Dispositionsregeln festzuhalten, in welchen Zeitfenstern die Bedienung angeboten wird. So besteht z.B. die Möglichkeit, Rufbusfahrten nur dann anzubieten, wenn es in zeitlicher Nähe zur nachgefragten Zeit keine feste Linienfahrt gibt. Im Fahrplan werden diese Rufbuslinien ebenfalls mit dem verkehrspurpurfarbenen Rufbuslogo gekennzeichnet.

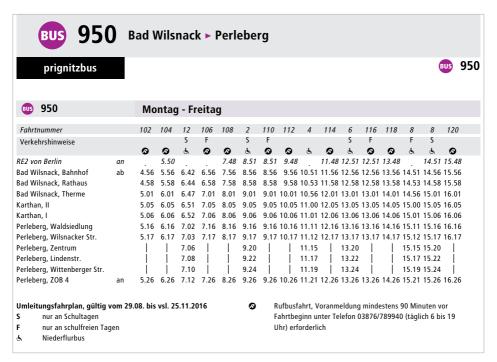


Abb. 1: Fahrplan der Linie 950 (Auszug) als Beispiel für liniengebundene Rufbusse

Beispiel eines Linienverkehrs mit Rufbusfahrten

Linienverkehre mit Rufbusfahrten sind in die regulären Fahrplantabellen der Busverkehrsunternehmen integriert.

Als Beispiel findet sich in Abbildung 1 (siehe Seite 8) der Fahrplan der Buslinie 950 der Arge prignitzbus. Hier finden sich (neben den normalen, anmeldefreien Fahrten wie z. B. die Fahrt Nr. 12) Fahrten, die eine telefonische Anmeldung erfordern. Diese Rufbusfahrten sind mit dem verkehrspurpurfarbenen Rufbuslogo (siehe Seite 7) gekennzeichnet.

Beispiel einer Rufbuslinie

Im Landkreis Uckermark gibt es bereits seit vielen Jahren Erfahrungen mit Rufbuslinien ohne vorab festgelegte Fahrplanzeiten, die nach Anforderung disponiert werden. Aktuell gibt es zwei Bereiche, in denen Rufbuslinien zum Einsatz kommen: in Gartz nahe der polnischen Grenze im Wochenendverkehr sowie im Raum Angermünde im Spät- und Wochenendverkehr

Beim Rufbus Angermünde werden drei Linien angeboten (Linien 476 bis 478). Diese Linien bedienen auf der jeweiligen konzessionierten Strecke das Umland von Angermünde. Die Rufbusse können außerhalb der Bedienzeiten der Linienverkehre (Voraussetzung: 60 Minuten vor- und nachher kein Linienverkehr) montags

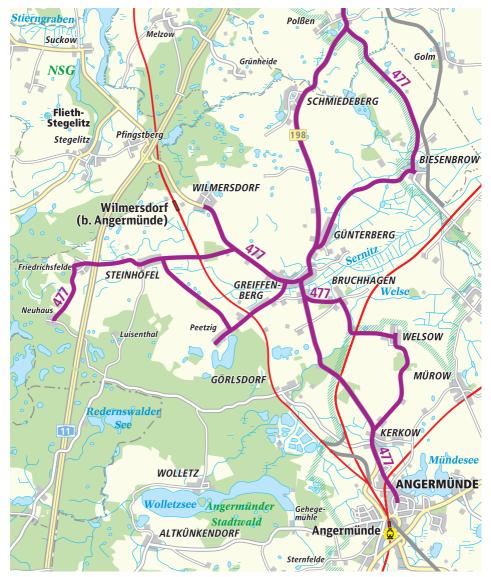


Abb. 2: Linienführung der Rufbuslinie 477 – andere Linien sind nicht dargestellt

bis freitags von 17:30 Uhr bis 20:00 Uhr und an den Wochenenden und Feiertagen von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr bestellt werden. Der Rufbus muss mindestens 60 Minuten vor Fahrtantritt, jedoch in der ausgewiesenen Anmeldezeit, bestellt werden. An den Wochenenden und Feiertagen wird ein Rufbus-Zuschlag von 1 EUR je Fahrt erhoben.



Rufbus im Bereich Angermünde

UVG

33 477

809 477

Angermünde ◄► Welsow ◄► Greiffenberg ◄► Wilmersdorf ◀► Neuhaus ◀► Biesenbrow

Angermünde
Welsow
Bruchhagen
Greiffenberg
Peetzig
Steinhöfel
Wilmersdorf
Friedrichsfelde
Neuhaus
Günterberg
Biesenbrow
Leopoldsthal
Schmiedeberg

Der RufBus im Bereich Angermünde erfolgt auf den drei Linien 476, 477 und 478.

Eine Rufbusbestellung ist von jedem Ort zu jedem Ort der einzelnen RufBuslinien Angermünde möglich.

Der RufBus verkehrt nach telefonischer Voranmeldung in der Zeit von Montag bis Freitag von 17:30 Uhr bis 22:00 Uhr sowie Samstag, Sonntag und Feiertag von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Voraussetzung ist, dass 60 Minuten vor und nach angegebenen Fahrtwunsch kein Linienverkehr angeboten wird.

Es gilt der VBB-Tarif. An Wochenenden und an Feiertagen wird zusätzlich ein Komfortzuschlag von 1€ erhoben.

Rufbusbestellung:

- Mindestens 60 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt unter Telefon 0 33 32 44 27 55 den RufBus anmelden
- Anmeldezeit ist:

Montag - Freitag von 8:00 Uhr - 18:00 Uhr Samstag, Sonn- und Feiertag von 8:00 Uhr - 13:00 Uhr

- Angabe Ihres Namens, der Adresse und der Telefonnummer
- Abfahrtsort und –zeit sowie Zielort und –zeit
- Anzahl der zu befördernden Personen und ggf. mitgeführte Gegenstände

Abb. 3: Fahrplandarstellung der Linie 477



Wann fährt der RufBus Angermünde?

Mo – Fr 17:30 bis 22:00 Uhr Sa, So, feiertags: 08:00 bis 22:00 Uhr

Voraussetzung: 60 Minuten vorher und nachher wird kein Linienverkehr angeboten.

Wie bestelle ich einen RufBus?

Mindestens 60 Minuten vor gewünschtem Fahrantritt, jedoch in der täglichen Anmeldezeit von Montag bis Freitag von 08:00 bis 18:00 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen von 08:00 bis 13:00 Uhr unter der Rufnummer 03332 – 44 27 55

Es meldet sich die Mobilitätszentrale und bittet Sie um folgende Angaben:

- Name, Adresse, Telefonnummmer
- Abfahrtsort und gewünschte Abfahrtszeit
- Zielort und ggf. gewünschte Ankunftszeit
- Personenzahl und ggf, größere und sperrige Gegenstände

Was kostet die Fahrt mit dem RufBus?

VBB-Tarif (an Wochenenden und Feiertagen +1,00 € Komfortzuschlag)

Umsteigepunkte zur Bahn?

Angermünde - Wilmersdorf

RufBuslinien Angermünde

Linie 476: Angermünde, Herzsprung, Bölkendorf, Schmargendorf; Zuchenberg, Altkünkendorf, Grumsin, Angermünde, Kerkow, Görlsdorf, Wolletz, Angermünde

Linie 477: Angermünde, Kerkow, Welsow, Bruchhagen, Greiffenberg, Biesenbrow, Leopoldsthal, Polßen, Schmiedeberg, Peetzig, Steinhöfel, Friedrichsfelde, Neuhaus, Wilmersdorf, Angermünde Linie 478: Angermünde, Kerkow, Frauenhagen, Ziethenmühle, Mürow, Neuhof, Crussow, Stolpe, Gellmersdorf, Neukünkendorf, Parstein, Lüdersdorf, Stolzenhagen, Angermünde Die Bedienung auf der Rufbuslinie erfolgt von Haltestelle zu Haltestelle.

Nicht vergessen den RufBus abzubestellen, wenn sich Ihre Pläne ändern!





WirbewegenSie.de

Abb. 4: Haltestellenaushang zur Fahrgastinformation mit den genauen Dispositionsregeln beim Rufbus Angermünde

Alternative Bedienformen in Berlin

In Berlin gibt es zwei Angebotsformen alternativer Bedienung. Zum einen ist das die Buslinie 334 und zum anderen sind es Nachttaxis im ÖPNV mit Haustürbedienung.

- Auf der Linie 334 kommt ein Rufbus zum Einsatz, der ganztägig an der Verknüpfungshaltestelle Alt-Gatow zum Einstieg bereit steht. Sie fährt dort bei Bedarf los und befördert die Fahrgäste zu ihrer Haltestelle innerhalb des Bediengebiets. Fahrgäste, die an anderen Stationen zusteigen möchten, müssen den Bus telefonisch 30 Minuten vor Abfahrt rufen und werden dann an der gewünschten Haltestelle abgeholt. Fahrpreis ist der übliche VBB-Tarif.
- Auf zahlreichen Nachtlinien in den äußeren Bereichen Berlins fahren Großraumtaxis.
 Diese verkehren nach einem festen Fahrplan im Anschluss zu anderen Linien des Berliner Nachtnetzes. Innerhalb definierter Wohngebiete können sich die Fahrgäste bis zur Haustür bringen lassen, sofern Straßennetz und Betriebslage dies erlauben. Der Zustieg ist nur an den definierten Haltestellen möglich. Auch hier wird der normale VBB-Tarif ohne Zuschlag verlangt.

3. Organisation alternativer Bedienformen

Für die Einrichtung alternativer Bedienformen sind zahlreiche Arbeitsschritte nötig, da nur die Berücksichtigung aller Faktoren zu einem erfolgreichen Angebot führt. Im Folgenden werden die einzelnen Schritte zur Einrichtung alternativer Bedienformen beschrieben

3.1 Verkehrliche Zieldefinition und Einordnung ins Verkehrsnetz

Die Aufgabenträger haben die Möglichkeit, mit alternativen Bedienformen entweder zusätzliche Verkehre anzubieten oder bestehende Linienverkehre zu ersetzen. Mit zusätzlichen Angeboten verbessert sich die Daseinsvorsorge, indem zum Beispiel Erschließungsdefizite beseitigt oder touristische Angebote neu angebunden werden. Beim Ersatz bestehender Linienverkehre lassen sich die Kosten reduzieren, da Fahrten nur angeboten werden, wenn diese auch nachgefragt sind.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastnachfrage ist für eine Entscheidung über die Einführung alternativer Bedienformen und deren Wirtschaftlichkeit unentbehrlich. Für einen sinnvollen Umfang des Angebotes ist eine quantitative Abschätzung der Verkehrsnachfrage wichtig. Dafür sind möglichst gute Kenntnisse zu Struktur und Wegebeziehungen im potenziellen Bedienungsgebiet notwendig.

Bei **zusätzlichen** Angeboten müssen bestehende Angebote und neue Angebote aufeinander abgestimmt werden. Dazu sollten Fahrgastnachfragen bzw. -potenziale analysiert und Bedienzeiten festgelegt werden. Wenn Linienfahrten **ersetzt** werden sollen, dann ist zu prüfen, welche Fahrten oder möglicherweise ganze Linien sinnvoll durch alternative Bedienformen ersetzt werden können.

Bei der Neueinrichtung von alternativen Bedienangeboten ist parallel zur Abgrenzung und Abstimmung des potenziellen Bediengebietes auch die vorhandene Infrastruktur zu untersuchen. Dazu sollten die angebotenen Relationen des vorhandenen ÖPNV-Netzes funktional den folgenden drei Kategorien zugeordnet werden:

- 1. Hauptverbindungsrelation
- 2. Verbindungsrelation
- 3. Abhol- und Zubringerfunktion zum ÖPNV

Hauptkriterium für die Einordnung der einzelnen Relationen oder Netzabschnitte ist dabei die gegenwärtige Bedienungshäufigkeit des aktuellen Fahrplanangebotes.

- Hauptverbindungsrelationen werden durch ein regelmäßiges, möglichst ganztägiges, an einen Fahrplan gebundenes Linienangebot charakterisiert. Hauptverbindungsrelationen werden in der Regel im SPNV oder im vertakteten ÖPNV (PlusBus-Linien) bedient. Hier sind alternative Bedienformen vorrangig im Spät- und Nachtverkehr und in ländlichen Räumen im Wochenendverkehr sinnvoll. Diese sollten sich i.d.R. an den bestehenden Linienverläufen orientieren und von daher als Rufbusfahrten geplant werden.
- Auf Verbindungsrelationen können alternative Bedienformen in der Nebenverkehrszeit/Spätverkehrszeit eingesetzt werden. In den Hauptverkehrszeiten bleibt der konventionelle Linienverkehr bestehen.
- In der Flächenerschließung und im Zubringerverkehr sind alternative Bedienformen dann sinnvoll, wenn keine dauerhaft konstante Nachfrage zu erwarten ist und disperse Siedlungsstrukturen an eine Hauptlinie über einen Verknüpfungspunkt angebunden werden.



In der Diskussion mit Multiplikatoren wird immer wieder der Einsatz alternativer Bedienformen im **Schülerverkehr** angeregt. Hier ist der Einsatz jedoch in aller Regel nicht sinnvoll, da eine dauerhafte Nachfrage besteht und zumindest an Schultagen damit ein Angebot im festen Linienverkehr erfordert.

Im Ergebnis dieser Betrachtung erhält man einen Überblick über die Erschließungsqualität im Bedienungsraum. Ein Vergleich der im Nahverkehrsplan festgelegten Erschließungsstandards mit der so festgestellten Erschließungsqualität zeigt den eventuell notwendigen Veränderungsbedarf im potenziellen Bedienungsgebiet auf.

Ebenso ist die Straßeninfrastruktur in Bezug auf Befahrbarkeit für die unterschiedlichen ÖPNV-Angebotsformen näher zu betrachten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass kleinere Verbindungsstraßen ggf. auch mit Kleinbussen nur eingeschränkt befahren werden können oder dass Wendemöglichkeiten für die Fahrzeuge erforderlich sind.

3.2 Definition der alternativen Bedienung im Nahverkehrsplan

Im Nahverkehrsplan legt der Aufgabenträger für seinen Verantwortungsbereich die Ziele der Verkehrsentwicklung fest und definiert das Verkehrsangebot für die nächsten Jahre. Als fester Teil der Netzkonzeption ist daher im Nahverkehrsplan zu definieren, welche Angebote in welchem Takt bedient und welche Angebote über alternative Bedienformen realisiert werden. Darüber hinaus können allgemeine Kriterien für den Einsatz alternativer Bedienformen festgelegt werden. Des Weiteren sollte der Nahverkehrsplan beinhalten. wie die alternativen Bedienformen in das Gesamtangebot des ÖPNV integriert werden. z.B. durch die Definition von Verknüpfungspunkten.

3.3 Planung des Angebotes

Abschätzung der potenziellen Fahrgastnachfrage

Die Abschätzung der Fahrgastnachfrage stellt eine große Schwierigkeit bei der Planung alternativer Bedienformen dar. Der Ersatz von Linienfahrten durch Rufbusfahrten ist nur dann sinnvoll, wenn die Nachfrage einzelner Fahrten so gering ist, dass die Zahl der Fahrgäste regelmäßig im Durchschnitt zwischen 0 und 1 liegt, da alternative Angebote bereits für einen Fahrgast bereitgestellt werden müssen.

Andererseits muss berücksichtigt werden, dass Fahrzeuge und Fahrer in Bereitschaft gehalten werden müssen, um das Angebot alternativer Bedienung bei Nachfrage realisieren. Wenn eine Fahrt angeboten wird, muss bei Nachfrage auch gefahren werden.

Rufbus-Zuschlag

Für die Nutzung der alternativen Bedienformen im VBB-Gebiet wird bei zahlreichen Verkehrsunternehmen ein Rufbus-Zuschlag von 1 EUR pro Person und Fahrt erhoben. Dieser Zuschlag wird von allen Fahrgästen zusätzlich zum Fahrschein verlangt. Freifahrtberechtigte Fahrgäste (Kinder unter 6 Jahren und nach SGB IX befreite Fahrgäste) sind von der Zahlung des Rufbus-Zuschlags befreit.

3.4 Definition der Dispositionsregeln

Die Dispositionsregeln stellen ein Regelwerk zur Nutzung der alternativen Bedienformen dar. Die Dispositionsregeln werden individuell auf die Zugangsbedingungen eines Rufbussystems angepasst. In ihnen werden die Rahmenbedingungen zur Gestaltung der Rufbusverkehre erläutert. Diese Informationen über die Bestellung und Abwicklung des Rufbusangebotes sind wesentlicher Bestandteil der Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen. Die Dispositionsregeln sind Bestandteil der Genehmigung nach § 42 PBefG.

Generell ist es für die Betreiber alternativer Angebote möglich, die Disposition rechnergestützt oder manuell durchzuführen. Der Aufwand für die Disposition steht in engem Zusammenhang mit der jeweiligen Bedienungsform.

Durch den VBB wurden für die Disposition von Rufbus-Fahrten eine einheitliche "Checkliste zur Erstellung von Dispositionsregeln" (vgl. Anhang 1) entwickelt. Diese bildet einen Richtlinienrahmen für die Beziehung zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen und ist entsprechend zu berücksichtigen. Insbesondere ist die notwendige Voranmeldezeit des Fahrtwunsches zu definieren. Für das Abholzeitintervall ist eine maximale Wartezeit festzulegen.

Die Voranmeldezeit beschreibt den Zeitraum. der mindestens zwischen der, meist telefonischen, Anmeldung und der gewünschten Abfahrtzeit liegen muss. Die notwendige Voranmeldezeit eines Fahrtwunsches durch den Fahrgast resultiert aus der Art der Fahrzeugdisposition und dem Bestreben des Betreibers. Fahrtwünsche zu bündeln und Routen zu optimieren. Durch eine hohe Flexibilität in Anmeldung und Bedienung können je nach Bedienungsform Bedienungslücken entstehen, in denen Fahrtwünsche nicht sofort befriedigt werden können. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich alle Fahrzeuge des Fuhrparks im Einsatz, weitere Fahrtwünsche werden aber angemeldet. Hier hat der Betreiber dann im Rahmen der Disposition über die Ausgestaltung der Voranmeldezeit durch Fahrtwunschbündelung die Möglichkeit, die Fahrt erst zu erbringen, wenn wieder ein Fahrzeug zur Verfügung steht.

3.5 Abstimmung des Angebotes

An der Planung alternativer Bedienformen sind eine ganze Reihe von Akteuren beteiligt: An erster Stelle sind das der Aufgabenträger und das jeweilige Verkehrsunternehmen. Weitere Abstimmungen sind jedoch erforderlich mit den betroffenen Gemeinden und Städten, den Genehmigungsbehörden sowie der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH.

Auch die privaten Personenverkehrsunternehmen (Bus und Taxi) sollten wegen ihrer Kenntnisse über die tatsächlich existierende Nachfrage nach Verkehrsleistungen bereits von Anfang an in den Planungsprozess eingebunden werden.



Für den Bereich Verkehr sind die zuständigen Genehmigungsbehörden für Berlin das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) sowie für Brandenburg das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Da alternative Bedienformen genehmigungspflichtig sind, sollte der Aufgabenträger die Genehmigungsbehörde frühzeitig über seine Planung informieren, um Schwierigkeiten im Genehmigungsverfahren zu vermeiden.

Neben der Genehmigungsbehörde sollte der VBB frühzeitig an den Planungen beteiligt werden. Einerseits kann dieser über seine Erfahrungen in anderen Regionen wichtige Hinweise geben. Andererseits sind die genaue Tarifgestaltung, der Vertrieb, die Integration in die VBB-Fahrplaninformation, die Dispositionsregeln und die gemeinsame Vermarktung des neuen Angebotes mit dem VBB abzustimmen.

3.6 Fahrzeugeinsatz

Fahrzeugbedarf

Über die nachfragespezifische Wahl der einzusetzenden Fahrzeuge kann eine Optimierung der Betriebskosten – durch Einsatz kleinerer oder schwächer motorisierter Fahrzeuge – erfolgen. Bereits bei der Konzepterstellung sollte jedoch bedacht werden, stets über hinreichend Personal und Fahrzeuge zu verfügen, um sicherzustellen, dass angemeldete Fahrtwünsche auch bedient werden können.

Ausstattung

Die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge soll der erwarteten Nachfrage entsprechen. Fahrzeuge mit einer Kapazität von 8 bis 16 Sitzplätzen (Minibusse) sind empfehlenswert. Auch Pkw mit max. 7 Sitzplätzen können eingesetzt werden.

Diese kleineren Fahrzeuge bieten folgende Vorteile:

- Der Einsatz ist auch im untergeordneten Straßennetz meist problemlos möglich.
- Die Fahrzeugbetriebskosten werden durch den geringeren Kraftstoffverbrauch reduziert.
- Die Anschaffungskosten sind geringer.
- Eine höhere Auslastung der Fahrzeuge kann zur Verbesserung des ÖPNV-Images beitragen.

Beim Einsatz von Pkw mit max. 7 Fahrgastplätzen im ÖPNV ist unbedingt zu gewährleisten:

- Die Beförderung stehender Personen ist ausgeschlossen.
- Es sind Rückhalteeinrichtungen für alle Fahrgäste erforderlich und anzulegen.
- Zur Sicherungspflicht für Kinder sind Kindersitze/Sitzerhöhungen mitzuführen.

Gemäß den Bestimmungen der BO-Kraft ³ müssen am Fahrzeug die Liniennummer und das Fahrtziel angegeben werden. Darüber hinaus ist das Angebot mit dem verkehrspurpurfarbenen R als Rufbus zu kennzeichnen.

Die Broschüre "Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen" beinhaltet auch Empfehlungen zum Beförderungskomfort und zur Ausstattung der Fahrzeuge. Als Planungsgrundlage definiert das darin beschriebene Qualitätsniveau unter anderem die Ansprüche an den Einstiegs-, Ausstiegs- und Aufenthaltskomfort sowie an die Fahrgastinformation innerhalb des VBB.

Insbesondere sollte darauf geachtet werden, dass der Zugang zum Fahrzeug auch mobilitätseingeschränkten Personen möglich ist und alle Sitzplätze komfortabel von den Fahrgästen erreicht werden können.

Werden Leistungen der alternativen Bedienung durch Dritte angeboten, müssen die entsprechenden Qualitätsanforderungen und Kennzeichnungen vertraglich festgeschrieben werden.

3.7 Betreiber

Die Auswahl des Betreibers ist abhängig von der geplanten Form der alternativen Bedienung und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufwand. Die möglichen Optionen sind:

Genehmigungsinhaber

Die Option der Selbsterbringung kann bei fast allen alternativen Bedienformen angewandt werden. Insbesondere bei Anruf-Linien-Fahrten können so die bereits vorhandenen Fahrzeuge genutzt werden.

Nachauftragnehmer

Durch eine Vergabe an Dritte können personelle oder Fahrzeug-Engpässe beim Genehmigungsinhaber ausgeglichen werden. Häufig werden Nachauftragnehmer eingesetzt, da diese in ihrem Fahrzeugpark oft bereits über kleinere Fahrzeuge verfügen.

Fahrer des Rufbusses müssen sowohl einen gültigen Führerschein für die zum Einsatz gelangende Fahrzeugklasse, als auch einen gültigen Führerschein zur Fahrgastbeförderung (Personenbeförderungsschein) besitzen.

³ "Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21.06.1975 (BGBI. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBI. I S. 1474) geändert worden ist."

4. Marketing und Fahrgastinformation

Die Ziele und Aktivitäten im ÖPNV-Marketing liegen vor allem in der Bekanntmachung des Angebotes, der Ausschöpfung der Marktchancen und damit in möglichst hohen Fahrgastzahlen.

4.1 Marketing

Alternative Bedienformen stellen für das Planungsgebiet eine Innovation dar. Das Angebot wird in der Regel attraktiver und individueller für den einzelnen Fahrgast. Diese Qualität und die Handhabung müssen dem Fahrgast jedoch vermittelt werden. Hier muss das Marketingkonzept ansetzen und genau diese Fakten besonders herausstellen. Dies geschieht sowohl über konventionelle Printmedien (Presse, Fahrplanhefte, Flyer etc.), als auch über die Präsentation des Angebotes auf Veranstaltungen sowie über das Internet.

Alle Marketingmaßnahmen müssen gleichermaßen dem falschen Eindruck entgegenwirken, dass mit dem Rufbus Kürzungen durchgesetzt werden, die zu Lasten des Kunden gehen und/oder ihn zusätzlich finanziell belasten. Im Gegenteil: Der Kunde profitiert von einem flächendeckenden und individuell auf ihn zugeschnittenen Angebot.

Aufgabe ist die Vermittlung der konkreten persönlichen Nutzen und Vorteile für bestehende Fahrgäste ebenso wie für Neukunden.

Definition der Zielgruppen

Die Marketingaktivitäten sollten sich auf gute Kenntnisse der Fahrgast- und Neukundenstrukturen stützen. In ländlichen und nachfrageschwachen Räumen wird der ÖPNV eingeschränkt wahrgenommen. Aufgrund geringerer Bevölkerungsdichte erreicht konventionelle Kommunikation bei gleichem Aufwand weniger Menschen. Deshalb wird ein zielgruppenspezifisches Vorgehen empfohlen.

Durch frühzeitige Einbindung der betreffenden Zielgruppe(n) in die jeweilige Angebotsplanung kann versucht werden, einen interaktiven Prozess zwischen den potenziellen Kunden und dem Anbieter zu initiieren.

Ziel der Marketing- und Kommunikationskampagne ist es, eine flächendeckende Information aller potenziellen Nutzer sowie der relevanten Multiplikatoren zu erreichen. Es darf keine Abwanderung von ÖPNV-Nutzern geben, die auf Grund mangelnder Informationen auf ihren Bus warten bzw. den Eindruck gewinnen, dass für sie kein passendes Angebot mehr existiert. Die Kernbotschaften müssen allen Zielgruppen mittels der Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen vermittelt werden. Die wichtigsten Zielgruppen sind:

- regelmäßige ÖPNV-Nutzer (Erreichbarkeit über Fahrzeuge, Abo-Kunden-Mailing, Pressearbeit, Kundenzentren etc.)
- Gelegenheitsnutzer (Erreichbarkeit über Haltestellen/Kundenzentren, Pressearbeit, Poster in Einkaufszentren etc.)
- Touristen (Erreichbarkeit über Hotels, Touristenzentralen, Kooperationen etc.)
- Multiplikatoren

4.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Kommunikation des ÖPNV und eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Angebotes. Mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren in der ÖPNV-Nutzung abgebaut und letztlich auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden.

Im VBB erfolgt die Fahrgastinformation über die VBB-Fahrinfo in Form von Smartphone-Apps, über die VBB-Website, über die Internetseiten der Verkehrsunternehmen sowie über Flyer und Artikel in den einzelnen Fahrgastzeitschriften der Verkehrsunternehmen.

Gegenwärtig kann die VBB-Fahrinfo nur Linienrufbusse aufzeigen. Zukünftig wird es dank finanzieller Unterstützung des Landes Brandenburg möglich sein, Rufbuslinien ohne feste Fahrpläne in die Anzeige des vollständigen ÖPNV-Angebotes in der VBB-Fahrinfo aufzunehmen. Damit wird die Attraktivität des Angebotes erhöht und eine stärkere Inanspruchnahme gefördert. Es ist davon auszugehen, dass auch neue Nutzergruppen erschlossen werden. Sobald diese Möglichkeit besteht, wird dieses Handbuch entsprechend angepasst.

Die VBB-Fahrinfo ermöglicht auch das Routing barrierefreier Fahrten. Hier ist durch das anbietende Verkehrsunternehmen vorab zu prüfen, inwiefern alternative Bedienformen diese Kriterien erfüllen. Barrierrefreie Fahrten sind entsprechend zu kennzeichnen.

Gemäß den "VBB-Richtlinien Fahrgastinformation" sind im Fahrplan neben den Bedienzeiten des Rufbusses auch die wesentlichen Anschlusspunkte zu übergeordneten Linien darzustellen. Darüber hinaus ist anzugeben, an welchen Tagen und zu welchen Zeiten der Rufbus fährt, wie die Bestellung funktioniert, ob Abweichungen von den allgemeinen Beförderungsbedingungen bestehen oder ein Rufbus-Zuschlag erhoben wird.



Das Produktsignet alternativer Bedienung im Verbundgebiet des VBB ist für das Produkt Rufbus in den "VBB-Richtlinien Fahrgastinformation" festgelegt.

5. Checkliste zur Erstellung von Dispositionsregeln

Teil 1 - Durchführung von Rufbusfahrten

- Festlegung und kartografische Darstellung des Streckenverlaufs auf der Basis des vorliegenden Fahrplans
- 2. Festlegung der Bedienungszeiten
- 3. Festlegung der bedienten Haltestellen
- Definition der Verknüpfungspunkte und -zeiten zu notwendigen Anschlüssen an den weiteren ÖPNV und SPNV
- Festlegung, ob ein Rufbus-Zuschlag erhoben wird. ⁴
- Festlegung, ob Parallelbedienungen zum Linienverkehr zugelassen werden. So können zum Beispiel Fahrten im Zeitraum von 60 Minuten vor oder nach einer anmeldefreien Linienfahrt ausgeschlossen werden.

Teil 2 – Definition von Regeln fürs Routing

- Definition, welche Haltestellen in welcher Reihenfolge bedient werden und welche Anschlüsse sichergestellt werden.⁵
- Definition einer maximalen Zeitabweichung, um die Bündelung von Fahrtwünschen zu ermöglichen. Dabei sind Anschlüsse an andere ÖPNV-Angebote sicherzustellen.

⁴ Grundsätzlich gelten für alle ÖPNV-Angebote in der Region die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Im Rahmen des VBB-Tarifs kann ein Rufbus-Zuschlag pro Fahrt und Person erhoben werden, wenn bestimmte Qualitätsmerkmale erfüllt werden, die diesen Zuschlag rechtfertigen.

⁵ Bündelungswünsche haben Vorrang vor individuellen Fahrtwünschen, Anschlüsse werden jedoch sichergestellt. Geringfügige Fahrzeitverlagerungen können sich durch die Koordination von anfallenden Fahrtwünschen ergeben. Entsprechende Puffer sollten daher beim Routing berücksichtigt werden.

Teil 3 - Anmeldung der Fahrgäste

- Definition der telefonischen Vormeldezeit. Der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch auf der Basis des vorliegenden Fahrplanes vor Fahrtantritt anmelden. Die Anmeldezeit ist durch den Betreiber zu veröffentlichen. Die Anmeldezeit sollte in Berlin 30 Minuten, im Stadt-Umland-Bereich 60 Minuten und im ländlichen Raum 120 Minuten nicht übersteigen.
- 10. Definition der maximalen Vorbuchungsfrist und des Umgangs mit Daueranmeldungen. Die maximale Vorbuchungsfrist sollte auf allen Rufbuslinien 14 Tage nicht überschreiten, um anstehende Fahrplanänderungen bei der Disposition rechtzeitig berücksichtigen zu können. Daueranmeldungen z. B. von Pendlern sollten für einen bestimmten Zeitraum (z. B. für 2 Wochen) ermöglicht werden.
- 11. Definition der zu erfassenden Daten und Aufstellung interner Regeln zum Umgang damit. Bei der Anmeldung sind Name, Adresse und Telefonnummer anzugeben, um Rückrufe bei Bedarf zu ermöglichen. Dabei sind die Belange des Datenschutzes zwingend zur berücksichtigen.
- Für den Fall, dass Änderungen der vereinbarten Abfahrtzeit notwendig werden, wird der Kunde – sofern möglich – kontaktiert.
- 13. Bei der Anmeldung sind Sonderanforderungen des Fahrgastes an das Fahrzeug zu beachten (Rollstuhl, Kinderwagen, Gepäckstücke, Kindersitze etc.). Der Disponent überprüft durch aktive Kommunikation mit dem Fahrgast, ob Sonderanforderungen gestellt werden.

Teil 4 – Abholung der Fahrgäste

 Mit dem Fahrgast ist eine Abholzeit entsprechend dem vorliegenden Fahrplan zu vereinbaren. Innerhalb eines Zeitintervalls von z.B. max. 10 Minuten nach der vereinbarten Abholzeit ist eine Beförderung sicherzustellen und von beiden Vertragspartnern (Kunde, Verkehrsunternehmen) als verbindlich anzusehen.

Teil 5 – Mindestbeförderungsweite

15. Der Aufgabenträger kann zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit eine Mindestbeförderungsweite definieren. Üblicherweise werden keine Fahrten innerhalb einer geschlossenen Ortschaft angeboten. Darüber hinaus kann auch zwischen zwei Orten eine Mindestentfernung z. B. von 2.000 Metern definiert werden. Es ist jedoch zu bedenken, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch für kurze Entfernungen auf den ÖPNV angewiesen sein können. Daher sollte von der Mindestbeförderungsweite nur Gebrauch gemacht werden, wenn alternative Angebote im Linienverkehr verfügbar sind.

Teil 6 – Stornierung von Fahrten, Nichterscheinen von Fahrgästen

- Stornierungsmöglichkeiten sind durch den Konzessionsinhaber festzulegen und zu veröffentlichen.
- Der Konzessionsinhaber erstellt Regelungen zum Rücktritt vom Beförderungsvertrag und Nichterscheinen von Fahrgästen.
- 18. Der Kunde haftet bei Nichterscheinen am Abfahrtsort und nicht fristgerechter Stornierung bis zur Höhe des für die Fahrt anfallenden Beförderungsentgeltes (Fahrpreis und Rufbus-Zuschlag). Die entsprechenden Regelungen der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des gemeinsamen Tarifs der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen bleiben davon unberührt.

Impressum

Redaktionsschluss: Oktober 2016

Herausgeber:
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin
Telefon 030 / 254 14 – 0
info@VBB.de

VBB.de

Diese Broschüre wurde mit außerordentlicher Sorgfalt erstellt. Dennoch können sich bei der Fülle des Materials Fehler einschleichen. Deshalb sind alle Angaben ohne Gewähr.