

## **Der Anruf-Sammel-Bus Rottweil**

### **Ein bedarfsgesteuerter Anmeldelinienverkehr als flächendeckendes Spätverkehrssystem in einem ländlichen Landkreis**

#### **1. Einleitung**

Das baden-württembergische ÖPNV-Gesetz formuliert: "Der ÖPNV soll im gesamten Landesgebiet ... als eine vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen". Nimmt man diesen Anspruch ernst, so bedeutet dies angesichts der heutigen Mobilitätsstandards im Berufs-, Versorgungs- und vor allem im Freizeitverkehr, daß der ÖPNV an allen Wochentagen von morgens 5 bis nach Mitternacht zur Verfügung stehen muß. Dies ist in Zeiten und in Räumen schwacher Verkehrsnachfrage im klassischen Linienverkehr wirtschaftlich nicht darstellbar.

Seit Anfang der 80er Jahre sind daher in großer Zahl Anmeldeverkehre als Ergänzung zum klassischen Linienverkehr entstanden, die mit Taxen oder Mietwagen abgewickelt werden. Diese Fahrten müssen vom Nutzer telefonisch vorbestellt werden. Da nur die tatsächlich nachgefragten Fahrten abgewickelt werden, die Produktionskosten der kleinen Fahrzeuge deutlich unter denen von großen Buseinheiten liegen und Synergien mit anderen Geschäftsfeldern entstehen (Taxiverkehr), kann auf diese Weise ein großes Fahrtenangebot zu für die öffentlichen Zuschußgeber vertretbaren Kosten vorgehalten werden.

Im Landkreis Rottweil wurde seit Ende der 80er Jahre für den abendlichen Freizeitverkehr das System "Anruf-Sammel-Bus" (ASB) aufgebaut, welches bis heute das einzige Anmeldeverkehrssystem im deutschen Südwesten ist, das einen ganzen Landkreis, zumal im ländlichen Raum, als flächendeckendes und vernetztes Gesamtsystem erschließt.

#### **2. Der Landkreis Rottweil**

Der Landkreis Rottweil liegt im Zentrum Baden-Württembergs an der großräumigen Achse Stuttgart-Bodensee/Zürich. Sein Gebiet ist in mehrere Landschaftsräume gegliedert: vom Vorland der Schwäbischen Alb im Osten über das vom Neckar durchbrochene, fruchtbare und dichter besiedelte Obere Gäu in der Mitte bis in den Schwarzwald im westlichen Teil. Die 139.000 Einwohner des Kreises verteilen sich auf 22 Gemeinden und 770 km<sup>2</sup>. Mit einer Bevölkerungsdichte von 180 Einwohnern/km<sup>2</sup> liegt der Landkreis Rottweil deutlich unter dem baden-württemberischen Durchschnitt von 285 Einwohner/km<sup>2</sup>.

Die beiden Mittelzentren des Landkreises sind die am Neckar gelegene Kreisstadt Rottweil (25.000 EW) im Südosten des Kreisgebiets und die im westlichen Teil gelegene, traditionell industriell geprägte Schwarzwaldstadt Schramberg (20.000 EW). Zusammen mit den beiden Unterzentren Oberndorf und Sulz im Norden des Kreises sind sie die dominierenden Schul-, Arbeitsplatz- und Einkaufsstandorte.

Der Kreis wird von drei Schienenstrecken berührt und im Nahverkehr von insgesamt 43 Buslinien erschlossen. Dabei dominieren die beiden Regionalbusgesellschaften SüdbadenBus und Regionalverkehr Südwest. Eine Reihe von Erschließungslinien sowie der Stadtverkehr Rottweil liegen bei privaten Konzessionären. Die im Kreis tätigen Unternehmen haben sich 1990 zur Verkehrsgemeinschaft Rottweil (VGR) zusammengeschlossen, ein Tarifverbund besteht jedoch bislang nicht.

Die ÖPNV-Nachfrage ist wie überall im ländlichen Raum durch den Ausbildungsverkehr dominiert. Auf einem größeren Teil der Linien besteht an Werktagen tagsüber ein akzeptables Angebot (10-20 Fahrtenpaare), auf einer Reihe von Linien in dünner besiedelten Kreisteilen geht das Angebot hingegen kaum über das Schülerverkehrsangebot hinaus. An den Abenden und an den Wochenenden (samstag ab Mittag und den gesamten Sonntag) hingegen ist das ÖPNV-Angebot des normalen Linienverkehrs bis auf Ausnahmen rudimentär oder gar nicht vorhanden.

### **3. Das Konzept Anruf-Sammel-Bus**

Die formelle Übertragung der Zuständigkeit für Schülerverkehr (und de Facto auch für den gesamten ÖPNV) in Baden-Württemberg auf die Landkreise im Jahr 1983 fiel in eine Zeit, in welcher die im Kreisgebiet tätigen Busunternehmen Fahrplanausdünnungen im Abend- und Wochenendverkehr vornahmen. In dieser Zeit entstand das Konzept, den abendlichen Freizeitverkehr zwischen den Mittelzentren und ihrem Umland mithilfe eines bedarfsgesteuerten Anmeldeverkehrs sicherzustellen, bei dem auf die vorhandenen Ressourcen des schlecht ausgelasteten Taxi- und Mietwagenverkehrs zurückgegriffen werden sollte. So ging im Jahr 1986 im Mittelbereich Schramberg das Pilotprojekt "Anrufsammelbus" als stündlicher Abendverkehr in Betrieb. In den Jahren bis 1993 folgten die übrigen Kreisteile Rottweil und Oberndorf/Sulz/Dornhan.

Heute besteht ein kreisweites System, das in vier ASB-Verkehrsgebiete aufgeteilt ist. In jedem dieser Gebiete verkehren die Linien von den jeweiligen Zentren Rottweil, Schramberg, Oberndorf und Sulz sternförmig in ihr Umland, wobei die ASB-Linien weitestgehend dem Verlauf der Buslinien folgen. Außerhalb des Landkreises wird zur Anbindung des Mittelzentrums Schramberg an den Schienenverkehr der Interregionalt Hornberg an der Strecke Offenburg-Konstanz angebunden. Die insgesamt 24 ASB-Linien bieten stündliche Fahrgelegenheiten in beide Richtungen von etwa 19.00 bis 24.00 Uhr, am Wochenende eine Stunde länger. Sofern noch Fahrgelegenheiten mit dem normalen Linienverkehr bestehen (z.B.

Fahrt ins Mittelzentrum zum Veranstaltungsbeginn um 20.00 Uhr), werden keine ASB-Fahrten angeboten. Die Anmeldung muß mindestens 60 Minuten vor Fahrtritt telefonisch zum Ortstarif in der Zentrale des jeweiligen ASB-Verkehrsgebiets (angesiedelt beim beauftragten Taxiunternehmen) erfolgen. Der Einstieg ist an den regulären Bushaltestellen, am Ziel bringt der ASB die Fahrgäste bis vor die Haustüre. Aufgrund der vorliegenden Anmeldungen wird jeweils die kürzeste Wegstrecke innerhalb des Korridors gefahren.

Aus Umlaufgründen (Minimierung der Zahl der notwendigen Fahrzeuge) sind integrale Taktknoten zwischen den ASB-Linien in den zentralen Orten (direkte Umsteigeanschlüsse in alle Richtungen) nicht möglich, jedoch sind die wichtigsten ASB-Linien so gut wie möglich auf die abendlichen Zuganschlüsse ausgerichtet. Dagegen ist das System so aufgebaut, daß die Fahrpläne der ASB-Linien an der Grenze zwischen zwei ASB-Verkehrsgebieten an definierten Umsteigestellen exakt aufeinander abgestimmt sind. Obwohl die Fahrten und Wagenumläufe aus wirtschaftlichen Gründen in den überschaubaren ASB-Bereichen disponiert und produziert werden, entstehen dadurch funktionierende Transportketten durch den gesamten Landkreis. Die Anschlußfahrt kann dabei gleich mit der ersten Fahrt mitgebucht werden, jedoch muß beim Umsteigen nochmals erneut gezahlt werden.

Der ASB ist ein gemeinsames Projekt des Landkreises Rottweil und der Verkehrsgemeinschaft Rottweil, in welcher die konzessionsbesitzenden Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen sind. Da es sich gewollt um Linienfahrten des regulären ÖPNV handeln soll, müssen aus rechtlichen Gründen die jeweiligen Konzessionäre die den ASB durchführenden Taxi-/Mietwagenunternehmen mit den Fahrleistungen beauftragen. Im Dreiecksverhältnis Landkreis - ÖPNV-Verkehrsunternehmen - ASB-Ersteller liegt die Federführung jedoch bei der Kreisverwaltung, welche nicht nur die gesamten Kosten für den ASB übernimmt, sondern ebenso die unternehmensübergreifende Fahrplan- und Umlauferstellung sowie die Abrechnung mit den Taxiunternehmen. Nach langjährigen Anlaufschwierigkeiten erscheint das ASB-Angebot nun auch vollständig in den Fahrplantabellen der Buslinien (Kreisfahrplan).

Eine tarifliche Integration in das reguläre ÖPNV-Angebot ist bislang aufgrund des fehlenden Tarifverbunds nicht möglich, da die Taxiunternehmen mit der Tarifvielfalt auf den unterschiedlichen Linien überfordert wären. So besteht der Tarif der Einfachheit halber ausschließlich aus einem "Komfortzuschlag". Der Regelfahrpreis beträgt streckenunabhängig 6 Mark, Ermäßigungen gibt es für Zeitkarteninhaber (Erwachsene zahlen 4 Mark, Schüler 3 Mark) sowie für Strecken im Stadtgebiet der zentralen Orte inklusive ihrer Ortsteile (4,-DM).

Das System hat sich in dieser Form bewährt. Seit dem Erreichen der Flächendeckung im Jahr 1993 gab es nur noch kleinere Umstellungen (Reagieren auf veränderte Zuganschlüsse, Anpassungen im Rahmen einer Neuorganisation der Buslinien im nördlichen Kreisgebiet, Verlängerung der Betriebszeit am Wochenende um eine Stunde). Nach wie vor endet das System jedoch an der Kreisgrenze, da Nachbarkreise und -Gemeinden bislang an einer Ausdehnung auf ihrem Gebiet nicht interessiert sind. Auch führt die Entstehungsgeschichte des

ASB als Angebot für den abendlichen Freizeitverkehr bislang dazu, daß auf vielen Linien z.B. an Sonntagen bis 19 Uhr keinerlei Verkehrsangebot besteht und danach der Stundentakt einsetzt.

#### **4. Nachfrage und Werbemaßnahmen**

Die Zahl der Fahrgäste im ASB-System lag 1997 bei 22.440 oder durchschnittlich 61 je Abend. Vom Beginn im Jahre 1988 steigerten sich die Nachfragezahlen bis zum Erreichen der Flächendeckung des Systems im Jahr 1994 auf gut 23.000 Personen/Jahr. Nach einer Erhöhung der Tarife im Jahr 1995 war ein deutlicher Rückgang von 20 Prozent zu verzeichnen. Durch verstärkte Werbemaßnahmen ist dieser Rückgang zwar inzwischen wieder fast wettgemacht, jedoch ist die starke Preissensibilität bemerkenswert.

Markante Unterschiede in der Nachfrage zwischen den Jahreszeiten sind nicht zu erkennen. Im generell vom ÖPNV schlechter versorgten, dünner besiedelten nördlichen Kreisgebiet ist auch die Nachfrage im ASB-Verkehr etwas geringer (Raum Oberndorf/Sulz: 0,12 Fahrten/EW und Jahr gegenüber 0,17 bzw 0,14 Fahrten/EW und Jahr in den ASB-Gebieten Rottweil und Schramberg).

Insgesamt werden rund 25 Prozent der angebotenen Fahrten abgerufen, die durchschnittliche Auslastung liegt je nach Verkehrsraum zwischen 1,4 und 1,9 Personen je Fahrt. Die durchschnittlichen Einnahmen liegen bei 4,14 DM je Fahrgast, was auf eine Dominanz von Zeitkarteninhabern und Schülern bei den Nutzern hinweist.

Nachdem in den vergangenen Jahren zunächst eine Stagnation und dann ein Rückgang bei den Nutzerzahlen eingetreten war und dies neben der Tarifierhebung (s.o.) auf eine noch immer zu geringe Bekanntheit des Angebots zurückgeführt wurde, entschloß sich der Landkreis zu verstärkten Werbemaßnahmen. Es wurde ein ASB-Logo entwickelt, welches seitdem auf allen Werbeträgern, im Kreisfahrplan und auf einer Reihe der eingesetzten Kleinbusse wiederzufinden ist. Im Jahr 1996/97 wurde eine Werbekampagne durchgeführt, bei welcher Informationsmaterial mit kreisteilbezogenen Fahrplänen an alle Haushalte und in den Schulen verteilt sowie Plakate für öffentliche Einrichtungen produziert wurden. Hörfunkspots im Lokalradio und Bierfilze für Kneipen und Großveranstaltungen rundeten die Aktion ab. Im Ergebnis konnten dadurch die vorherigen Fahrgastrückgänge nahezu zurückgewonnen werden. Offensichtlich ist es jedoch leichter, durch Tarifierhebungen Fahrgäste zu verlieren, als durch Werbemaßnahmen zusätzliche Kunden zu gewinnen.

#### **5. Kosten**

Die Betriebskosten des ASB-Systems betragen rd. 310.000 Mark (Vergütungen an die Taxiunternehmen für 272.000 Wagenkilometer; Stand 1997). Dem stehen rund 90.000 Mark an Fahrgeldeinnahmen gegenüber, woraus sich ein Kostendeckungsgrad von 29 Prozent ergibt.

Somit entsteht ein Zuschußbedarf von rund 220.000 Mark pro Jahr (Stand 1997), der vom Landkreis Rottweil getragen wird.

Aufgrund der langen Distanzen in diesem ländlichen Gebiet ergibt sich bei einer durchschnittlichen Fahrtstrecke (incl. Leerfahrten) je abgerufener Fahrt von knapp 22 Kilometern selbstverständlich ein hoher Zuschußbedarf je Fahrgast von 8,90 Mark. Damit wird klar, daß dieses System nur für eine Angebotssicherung bei schwacher Nachfrage geeignet ist.

## **6.     Ausblick**

Der Anruf-Sammel-Bus hat sich im Landkreis Rottweil bewährt und steht heute nicht mehr zur Disposition. Weitere Optimierungen wird es auch in Zukunft geben, etwa die volle tarifliche Integration in den regulären Linienverkehr im Zuge eines zukünftigen Tarifverbunds.

Außerdem denkt der Landkreis nun daran, das System über den abendlichen Freizeitverkehr hinaus auf andere verkehrsschwache Zeiten auszudehnen, und damit vor allem am Wochenende auch tagsüber in den sehr schlecht oder gar nicht versorgten Kreisteilen ein ÖPNV-Angebot bereitzustellen. Auch wird eine Umstellung ganzer nachfrageschwacher Linien außerhalb des Schülerverkehrs auf das System ASB geprüft (dann natürlich bei voller tariflicher Integration), was in diesen Fällen auch das Tagesangebot an Werktagen deutlich verbessern würde.

Das Beispiel des Anruf-Sammel-Bus Rottweil zeigt, daß ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot vom frühen Morgen bis Mitternacht beim Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme auch in ländlichen Räumen machbar und auch in Zeiten knapper öffentlicher Haushalte finanziell darstellbar ist. Der Anspruch des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes, den ÖPNV zu einer vollwertigen Alternative zum Individualverkehr auszubauen, kann so mit Inhalt gefüllt werden.

### **Anruf-Sammel-Bus Rottweil**

#### **Kennzahlen 1997**

Fahrgäste	22.332
Durchgeführte Fahrten	12.408
Fahrgäste/Fahrt	1,79

Wagenkilometer	272 724
Wagenkilometer/Fahrt	21,9
Einnahmen	90.000 DM
Zuschußbedarf	198.000 DM
Zuschuß je Wagenkilometer	0,73 DM
Zuschuß je Fahrgast	8,86 DM

Angaben zur Person:

Dipl.-Geograph Gerd Hickmann (33) ist selbständiger Nahverkehrsberater und berät vor allem kommunale Gebietskörperschaften/Aufgabenträger im Südwesten in allen Fragen der ÖPNV- und SPNV-Planung. Dabei hat er in den Jahren 1995-97 auch für den Landkreis Rottweil gearbeitet. Daneben ist er als parlamentarischer Berater für alle Fragen der Verkehrspolitik für die Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen im baden-württembergischen Landtag tätig.