

Verbesserung der ÖPNV- Bedienung in Achern

Systemuntersuchung, Konzeption und Umsetzung

NahverkehrsBeratung Südwest

Dietmar Maier Nahverkehrsberatung

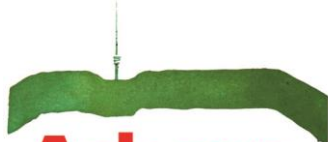
Pfinztalstraße 90
76227 Karlsruhe

Fon: 0721 49 91 09 83

Fax: 0721 49 91 09 82

E-Mail: maier@nahverkehrsberatung.de

Karlsruhe, 30.03.2015



Achern

vor der Hornisgrinde

Gefördert durch den
Innovationsfonds
Klima- und Wasserschutz

badenova
Energie. Tag für Tag

1	Ausgangslage und Untersuchungsziel	2
2	Vorhandene Strukturen.....	2
2.1	Die Stadt Achern	2
2.2	Bisheriges ÖPNV-Angebot	3
2.2.1	Bestehende ÖPNV-Linien	3
2.2.2	Angebotsumfang.....	5
2.2.3	Erschließung.....	7
2.3	Verkehrsnachfrage.....	8
2.4	Zwischenfazit vorhandene Strukturen	9
2.5	Trends und Rahmenbedingungen	9
3	Mögliche Systemvarianten.....	11
3.1	Systemstudie flexible Bedienungsformen.....	11
3.1.1	Rechtliche Grundlagen	12
3.1.2	Räumliche und zeitliche Flexibilisierung	12
3.1.3	Bus-basierte Systeme	14
3.1.4	Pkw-basierte Systeme.....	15
3.1.5	Ergänzungsverkehr	16
3.1.6	Weitere zurzeit diskutierte Verkehrsarten	17
4	Ausarbeitung von Systemen für die Stadt Achern	18
4.1	Ergänzung des Linienverkehrs	18
4.2	SWEG-Angebot: einzelne Angebotsverdichtungen	19
4.3	Ergänzung des bestehenden ÖPNV durch ein Bedarfssystem	19
5	Umsetzung des RufAuto-Systems	21
5.1	Umsetzungsfahrplan	21
5.2	Organisatorische Rahmenbedingungen	24
5.3	Betreiberauswahl und Vertragsgestaltung	25
5.4	Funktionsweise des RufAutos Achern	27
5.5	Kommunikation und Marketing	27
5.6	Erste Betriebserfahrungen.....	29
6	Fazit	32

1 Ausgangslage und Untersuchungsziel

Das Mittelzentrum Achern ist nach Offenburg, Lahr und Kehl die viertgrößte Stadt im Ortenaukreis und bisher die größte Stadt ohne eigenen Stadtverkehr. Von den knapp 26.000 Einwohnern leben 9.800 in der Kernstadt und weitere 4.300 im baulich direkt angrenzenden Oberachern. Die übrigen 11.900 Einwohner verteilen sich über die sieben Stadtteile Fautenbach, Gamshurst, Großweier, Mösbach, Önsbach, Sasbachried und Wagshurst.

Achern ist durch die Züge der Schwarzwaldbahn und die Stadtbahn S4 in einem dichten Takt an die übergeordneten Ziele angebunden. Die Bedienung der Ortsteile von Achern ist hingegen lückenhaft. Sie erfolgt durch insgesamt drei Buslinien sowie die Achertalbahn. Neben zeitlichen Lücken in den Fahrplänen der meisten Ortsteile, bestehen auch Defizite in der räumlichen Bedienung.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels mit einer steigenden Zahl älterer Mitbürger, aber auch vor dem Hintergrund, dass die ÖPNV-Anbindung für junge Familien zunehmend ein Entscheidungskriterium für die Wahl des Wohnorts ist, zum Beispiel um den Kindern und Jugendlichen eine eigenständige Mobilität zu ermöglichen und „Taxi Mama“ zu entlasten, bestand in Achern der Wunsch, die ÖPNV-Anbindung zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverwaltung Achern im Jahr 2013 das Büro Nahverkehrsberatung Südwest beauftragt, Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV im Stadtgebiet zu untersuchen. Dabei sollte auch grundsätzlich die Einsatzmöglichkeit verschiedener Systeme untersucht werden. Neben einer Verdichtung des bestehenden Regionalbusverkehrs wurde dabei insbesondere die Einrichtung einer eigenen Stadtverkehrslinie sowie der Einsatz unterschiedlicher flexibler Bedienungsmöglichkeiten beleuchtet. Das Projekt und dessen Umsetzung wird vom Innovationsfonds Klima- und Wasserschutz der Badenova AG & Co. KG gefördert.

2 Vorhandene Strukturen

2.1 Die Stadt Achern

Das Mittelzentrum Achern liegt etwa auf halbem Weg zwischen dem Oberzentrum Offenburg und dem Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Baden-Baden. Sie ist eine von 51 Städten und Gemeinden des Ortenaukreises. Nachbargemeinden sind Ottersweier im Norden, Sasbach, Sasbachwalden und Kappelrodeck im Westen, Renchen im Süden und die Stadt Rheinau im Westen.

Das Stadtgebiet von Achern umfasst 65,24 km² und liegt in der Rheinebene am Fuß des mittleren Schwarzwalds. Die Einwohnerdichte beträgt 398 Einwohner pro km².

Die Gesamtbevölkerungszahl beläuft sich auf 25.971 Einwohner. Diese verteilen sich wie folgt auf die Kernstadt und die acht Stadtteile:

Stadtteil	Einwohner
Kernstadt	9.824
Fautenbach	2.290
Gamshurst	1.742
Großweier	1.575
Mösbach	1.559
Oberachern	4.280
Önsbach	2.318
Sasbachried	1.033
Wagshurst	1.368
Summe	25.971

Tabelle 2-1: Einwohnerverteilung

(Quelle: Stadt Achern, Stand 21.10.2013)

Insgesamt sind in Achern 11.500 Personen sozialversicherungspflichtig Beschäftigt (Stichtag 30.06.2013). Davon in den Stadtteilen rund 2.600 und in der Kernstadt (incl. Einzelhandel) rund 8.900. 39,4% entfallen auf das produzierende Gewerbe, 26,2 % auf Handel, Verkehr und Gastgewerbe sowie 33,5% auf sonstige Dienstleistungen. Der Anteil des Bereichs Handel, Verkehr und Gastgewerbe liegt damit in Achern über dem Landesdurchschnitt von 20,5%, die sonstigen Dienstleistungen darunter (Land: 41,9%). Die Arbeitslosenquote liegt bei 1,7 %. Arbeitsplatzschwerpunkte sind neben der Innenstadt das Industriegebiete „Heid“ und „unterer Hinterbann“ sowie das interkommunale Gewerbegebiet und das Gewerbegebiet „Mittelmatten“.

Achern ist ein bedeutender Schulstandort mit einer beruflichen Schule, einem Gymnasium, einer Realschule, drei Grundschulen mit Werkrealschule (in der Kernstadt, in Fautenbach/Önsbach und in Oberachern) sowie fünf weiteren Grundschulen (in Gamshurst, Großweier, Mösbach, Sasbachried und Wagschurst). Den Grundschulen in Wagschurst und Sasbachried ist jeweils eine Grundschulförderklasse angegliedert.

Neben dem Zentrum mit seinen Einkaufsmöglichkeiten bestehen in Achern als bedeutende Ziele das Krankenhaus, das Schwimmbad und das Verwaltungszentrum auf der Illenau.

In Achern hat auch der Tourismus eine Bedeutung. Laut Stat. Landesamt lag die Zahl der beherbergten Personen 2013 bei 23.144, die Zahl der Übernachtungen bei 39.933.

2.2 Bisheriges ÖPNV-Angebot

2.2.1 Bestehende ÖPNV-Linien

Achern ist durch eine ganze Reihe von Bahn- und Buslinien im ÖPNV erschlossen:

- Die Schwarzwaldbahn Karlsruhe – Offenburg – Konstanz (Betreiber DB) bietet ab dem Bahnhof Achern stündliche Verbindungen auf der Rheintalbahn in Richtung Norden und Süden an. Sie wird in der morgendlichen Spitzenzeit sowie nachmittags durch zusätzliche Verbindungen zwischen Karlsruhe und Offenburg zu einem Halbstundentakt verdichtet. Einziger Haltepunkt der Züge der Schwarzwaldbahn im Stadtgebiet Achern ist der Bahnhof Achern.

- Die Karlsruher Stadtbahnlinie S4 (Betreiber AVG) endet in Achern. Auf ihr verkehren stündlich Züge in Richtung Karlsruhe (vereinzelt von/bis Heilbronn). Einziger Haltepunkt der S4 im Stadtgebiet Achern ist der Bahnhof Achern.
- Die Achertalbahn (Betreiber SWEG) ist eine in Achern beginnende Zweigstrecke der Rheintalbahn. Sie führt über Kappelrodeck nach Ottenhöfen. Im Stadtgebiet von Achern werden neben dem Bahnhof Achern die Haltepunkte Achern Stadt, Oberachern Bahnhof und Oberachern Bindfadenfabrik bedient. Die Achertalbahn verkehrt mit 14 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag, 10 Fahrtenpaaren samstags und 6 Fahrtenpaaren sonntags.



Abbildung 2-1: Busbahnhof am Bahnhof Achern

- Die Buslinie 405 (Betreiber SWEG) führt von Achern über die westlichen Ortsteile Großweier, Gamshurst und Wagshurst in Richtung Rheinau-Freistett. Der Fahrplan ist vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet und lückenhaft. In Achern werden neben dem Bahnhof nur das Gymnasium und die Realschule bedient, die Innenstadt ist nur durch Umstieg oder einen Fußweg erreichbar.
- Buslinie 7122 Achern – Sasbach – Lauf – Glashütte (Betreiber RVS Regionalbusverkehr Südwest) beginnt am Bahnhof Achern und verkehrt durch die Innenstadt. Sie verkehrt mit neun/zehn Fahrten Montag bis Freitag und vier/fünf Fahrten an Samstagen, bedient aber keine weiteren Stadtteile von Achern.
- Buslinie 7123 Achern – Sasbachwalden – Unterstmatt – Mummelsee/ Hornisgrinde (Betreiber RVS Regionalbusverkehr Südwest) beginnt ebenfalls am Bahnhof Achern und verkehrt durch die Innenstadt. Das Angebot der Linie ist stark am Ausflugsverkehr orientiert mit entsprechend starkem Wochenendverkehr von sechs/sieben Fahrten an Samstagen und fünf Fahrtenpaaren an Sonntagen. Auch diese Linie bedient keine weiteren Stadtteile von Achern.
- Die Buslinie 7124 (Betreiber RVS Regionalbusverkehr Südwest) bedient ebenfalls den Bahnhof und die Innenstadt und verkehrt über die Illenau, Oberachern und Mösbach in Richtung Oberkirch. Diese Linie ist ebenfalls auf den Schülerverkehr ausgerichtet, weist aber insgesamt ein dichteres Angebot auf (auch an Ferientagen fünf Fahrtenpaare, drei an Samstagen).

- Die Buslinie 7135 (Betreiber RVS Regionalbusverkehr Südwest) verkehrt von Bühl bis Offenburg. Sie führt aus Richtung Sasbach durch die Innenstadt von Achern, bedient den Bahnhof und führt über Önsbach und Fautenbach weiter in Richtung Appenweier und Offenburg. Sie weist mit 18 Fahrtenpaaren an Ferientagen, 7 an Samstagen und drei an Sonntagen ein vergleichsweise dichtes Angebot auf.
- Die Linien 1000 und 1100 (Betreiber Fa. Fietz-Reisen) dienen dem Innerortsverkehr von Renchen und insbesondere der Bedienung der örtlichen Schulen. Einzelne Fahrten bedienen auch den Acherner Stadtteil Wagshurst. Die Linie hat aber keine weitere Bedeutung für den Stadtverkehr Achern.

2.2.2 Angebotsumfang

Für die Verbindung der Stadtteile von Achern mit der Kernstadt sind neben der Achertalbahn lediglich die Linie 405, 7124 und 7135 relevant. Deren Angebot wurde für die einzelnen Ortsteile detailliert analysiert, Anlage 1 enthält haltestellenbezogene Ankunfts- und Abfahrtsfahrpläne, anhand derer das Angebot und insbesondere Angebotslücken anschaulich dargestellt werden können. Im Folgenden wird das Angebotsniveau für die einzelnen Ortsteile beschrieben:

Kernstadt

Durch Überlagerung der Linien 7122, 7123, 7124 (ab Haltestelle Wilder Mann) und 7135 besteht entlang der B3 ein dichtes Angebot, das die Innenstadt an allen Tagen gut an den Bahnhof anschließt.

Fautenbach

Fautenbach wird über die Linie 7135 bedient, die Montag bis Freitag ein dichtes Angebot mit meist mindestens stündlichen Fahrten bietet. Teilweise finden die Fahrten über mehrere Stunden hinweg zur gleichen Abfahrtsminute statt, ein tagesdurchgängig gleichbleibender Takt besteht aber nicht. Eine Lücke von deutlich über einer Stunde besteht lediglich am Vormittag bei der Fahrtenfolge 8:05 - 9:42 - 11:05 in Richtung Achern bzw. 9:44 - 11:39 in der Gegenrichtung.

Gamshurst

Die Linie 405, die Gamshurst bedient, bietet nur einzelne Fahrten, die unvertaktet und auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. An Schultagen bestehen vier Fahrten in Richtung Achern und fünf¹ in der Gegenrichtung (früheste Rückfahrmöglichkeit mit Ankunft 12:56!), an Ferientagen sind es drei Fahrtenpaare, am Samstagvormittag wird ein Fahrtenpaar angeboten.

Großweier

Auch Großweier wird von der Linie 405 bedient, das Angebot entspricht weitgehend dem von Gamshurst. An Schultagen wird der Ort jedoch von einem Fahrtenpaar weniger bedient als Gamshurst (drei Hinfahrten nach Achern, fünf Rückfahrten).

Mösbach

In Mösbach bestehen mit der Linie 7124 an Schultagen acht, in der Gegenrichtung neun Fahrtenmöglichkeiten. Die Fahrzeiten orientieren sich hierbei

¹ Zwei Fahrten am Mittag, die aus Kapazitätsgründen innerhalb von 10 Minuten verkehren, wurden nur einfach gezählt

überwiegend an den Erfordernissen des Schülerverkehrs. An Ferientagen werden fünf Fahrtenpaare angeboten, samstags sind es drei.

Montag - Freitag		Samstag	
Uhr	Linie/Richtung / Anstuf	Uhr	Linie/Richtung / Anstuf
06:56	405 Sasbachried 07:01 - Sasbach Heimschule Lender 07:06 - Aichern 07:14	08:12	405 Sasbachried 08:17 - Aichern 08:29
08:12	405 Sasbachried 07:01 - Aichern 07:11		
13:35	405 Sasbachried 13:40 - Aichern 13:51		

Zeichenerklärung:
F = nur an schulfreien Tagen
S = nur an Schultagen
Am 24. und 31.12. Verkehr wie Samstag
Gültig ab 15.12.2013
Angaben ohne Gewähr

SWEG Mittelbaden-Schwarzwald, Bahnhofstraße 16, 77838 Rheinstetten, Tel. 07227/979912

Abbildung 2-2: „Übersichtliche“ Fahrpläne auf der Linie 405, hier in Großweier

Oberachern

Oberachern wird von der Linie 7124 im gleichen Umfang wie Mösbach bedient. Zusätzlich verkehrt hier auch die Achertalbahn, die Montag bis Freitag mit 14 (Gegenrichtung 13) Fahrtenpaaren nahezu ein stündliches Angebot schafft. Samstags bestehen auf der Achertalbahn zehn, sonntags sechs Fahrtenpaare. Da die Achertalbahn aber sowohl Achern als auch Oberachern nur am Rande erschließt, ist sie für die Verbindung von Oberachern mit der Kernstadt nur von untergeordneter Bedeutung: Der Fahrzeit von nur drei Minuten stehen hier Fußwegzeiten von teilweise mehr als 15 Minuten gegenüber. Die Vorteile der Achertalbahn liegen in der schnellen Anbindung an den Bahnhof mit den dort abgestimmten Anschlüssen der Rheintalbahn.

Önsbach

Önsbach wird von der Linie 7135 bedient, der Umfang entspricht dem von Fautenbach (s.o.)

Sasbachried

Sasbachried wird von der Linie 405 im gleichen Umfang wie Großweier bedient (s.o.). Die Fahrten aus Richtung Achern fahren Sasbachried bis auf eine Ausnahme an Schultagen aber nur zum Ausstieg an, sodass keine Fahrtenmöglichkeiten in Richtung Großweier, Gamshurst und Freistett bestehen.

Wagshurst

Wagshurst ist der am schlechtesten bediente Stadtteil von Achern. Die Linie 405 verkehrt hier nur mit einzelnen Fahrten. In Richtung Achern besteht nur eine Fahrt 6:53 Uhr an Schultagen, an Ferientagen besteht in diese Richtung kein Angebot. In der Gegenrichtung werden an Schultagen vier, an Ferientagen eine Fahrt angeboten.

2.2.3 Erschließung

Neben dem Fahrtenangebot stellt auch die Erschließungswirkung ein wichtiges Kriterium für die ÖPNV-Qualität dar. Lange Fußwege führen zu einem deutlichen Attraktivitätsverlust und stehen besonders bei eingeschränkter Mobilität, sei es beispielsweise durch körperliche Gebrechen oder durch schweres Gepäck, einer ÖPNV-Nutzung entgegen.

Als maximal noch akzeptierte Fußwege gelten in der Literatur ca. 500 Meter Entfernung für Bushaltestellen, in Innenstadtbereichen sogar nur 300 Meter. Bei Schienenhaltepunkten werden auch Entfernungen bis ca. 1.000 Meter Fußweg akzeptiert, bzw. hier spielen auch Fahrrad und Pkw als Zugangsverkehrsmittel eine größere Rolle. Diese Entfernungswerte sind auch im Nahverkehrsplan zugrunde gelegt.

Bei großen Höhendifferenzen oder bei für Fußgänger nicht überwindbaren Hindernissen (vielf befahrene Straßen, Wasserflächen etc.) ist der erschlossene Bereich weiter eingeschränkt.

Karte 1 zeigt die Erschließung der Bushaltestellen mit 300- und 500-Meter-radien, Abbildung 2-3 einen Innentadtausschnitt mit 300-m-Radien.

Kernstadt

Die Innenstadt von Achern ist durch eine Reihe von Haltestellen gut erschlossen. Bedienungsdefizite ergeben sich in den Bereichen:

- Krankenhaus (nur durch die Achertalbahn erschlossen),
- Kapellenstraße/Rennwiese (Schwimmbad)
- Eichelsberg
- Gewerbegebiete westlich der Bahn

Fautenbach

Fautenbach ist ein langgezogenes Straßendorf (Länge ca. 2,7 km) quer zur Hauptverkehrsachse B3, die durch den Bus bedient wird. Daher kann die eine vorhandene Bushaltestelle nur den mittleren Teil der Dorfes erschließen. Der Bereich um die alte Kirche im Südosten sowie westlich der Bahn liegen außerhalb des 500m-Einzugsbereichs der Haltestelle.

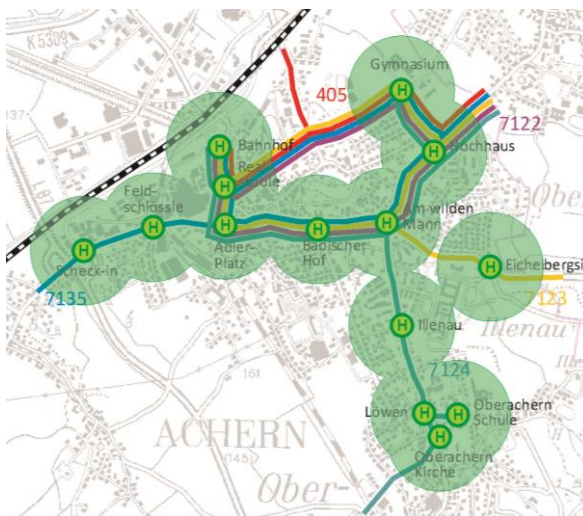


Abbildung 2-3: ÖPNV-Erschließung Kernstadt Achern (Haltestellen mit 300m-Radien)

Gamshurst

In Gamshurst liegen das Gewerbegebiet am Risisee, der nördliche Teil der Langen Straße sowie die Siedlung Michelbuch selbst außerhalb des Einzugsbereichs der vier Haltestellen.

Großweier

In Großweier wird der Teil Hesselhurst nicht durch die vier Haltestellen erschlossen.

Mösbach

Mösbach wird durch zwei Haltestellen erschlossen, wobei die Haltestelle Bauersbach nicht von allen Fahrten angefahren wird. Der westliche Siedlungsbereich sowie der südlichste Bereich der Lochhofstraße liegen außerhalb des 500m-Einzugsbereichs der Haltestellen.

Oberachern

Auch in Oberachern bestehen Erschließungsdefizite. Hier sind die westlichen und südlichen Hanglagen nicht erschlossen.

Önsbach

Önsbach ist ähnlich wie Fautenbach ein langgezogenes Straßendorf quer zur Hauptverkehrsachse B3, die durch den Bus mit zwei Haltestellen bedient wird. Auch hier werden die Siedlungsbereiche im Südosten des Orts und westlich der Bahn nicht erschlossen.

Sasbachried

Sasbachried wird durch die bestehende Haltestelle Kinderschule vollständig erschlossen.

Wagshurst

Wagshurst wird durch die Haltestelle Ochsen ebenfalls vollständig erschlossen.

2.3 Verkehrsnachfrage

Zur Verkehrsnachfrage in Achern liegen keine spezifischen Daten vor. Daten zur bestehenden ÖPNV-Nachfrage sind ebenso wenig verfügbar wie Daten zum Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der Stadt. Lediglich zum Schülerverkehr liegen aus dem Nahverkehrsplan des Ortanaukreises genaue Verflechtungsdaten vor. Der Schülerverkehr gilt aber als weitgehend abgedeckt und ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Karte 2 zeigt nachrichtlich die Schülerverkehrsverflechtungen zu den Schulen in Achern.

Durch den engen Bezug der Schüler der Stadtteile zu den Schulen in Achern bestehen auch vielfältige soziale Beziehungen der Schüler nach Achern. Es wird daher vermutet, dass viele Fahrten der Schüler in der Freizeit nach Achern führen. Bei schlechten ÖPNV-Verbindungen wird hier vornehmlich das „Taxi Mama“ zum Einsatz kommen, was nicht nur einen hohen Verkehrsaufwand verursacht (doppelte Fahrleistung bei getrennten Hol- und Bringfahrten), sondern auch eine hohe zeitliche Belastung für die Familien darstellt.

Aus der örtlichen Struktur können aber weitgehende Rückschlüsse auf die Verkehrsbedürfnisse getroffen werden. Das Mittelzentrum Achern ist – insbesondere in der Innenstadt – gut mit Einkaufsmöglichkeiten des täglichen wie auch des gehobenen Bedarfs ausgestattet. Ebenso findet sich hier eine gute Ausstattung mit Ärzten und anderen Dienstleistungseinrichtungen wie Banken, Post Verwaltungsstellen etc.

Gleichzeitig sind in den Stadtteilen nur noch eingeschränkt Geschäfte und Dienstleistungen vorhanden. Es kann daher angenommen werden, dass ein guter Teil der täglichen Fahrten im Einkaufs- und Versorgungsverkehr aus den Stadtteilen nach Achern führt.

2.4 Zwischenfazit vorhandene Strukturen

Achern ist insbesondere über seinen Bahnhof an der Rheintalbahn sehr gut mit dem überörtlichen Schienenverkehr verknüpft. Demgegenüber ist die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt teilweise aber sehr eingeschränkt. Insbesondere die östlichen Ortsteile Önsbach, Sasbachried und Wagshurst werden nur lückenhaft bedient, vor allem an Ferientagen und samstags. Noch schlechter ist die Anbindung von Wagshurst. Das Angebot ist für Erledigungen in Achern praktisch nicht nutzbar.

Etwas besser als die genannten Orte sind Mösbach und Oberachern angebunden. Doch auch hier bestehen Angebotslücken, so dass eine nutzbare Fahrtenkombination (passende Hinfahrt und auch passende Rückfahrt) nicht für alle Nutzer gegeben ist.

In Fautenbach und Önsbach besteht das dichteste Fahrtenangebot. Hier zeigt sich aber das Problem, dass jeweils nur ein Teil des Ortes durch die Haltestellen fußläufig erschlossen ist und erhebliche Siedlungsbereiche praktisch ohne ÖPNV-Anschluss sind. Kleinere Bereiche sind hiervon auch in Gamshurst, Wagshurst und Oberachern betroffen.

Die Kernstadt von Achern ist durch die aus verschiedenen Richtungen einbrechenden Buslinien gut erschlossen. Während durch Überlagerung mehrerer Linien auf der Achse Hauptstraße – Bahnhof ein sehr dichtes Fahrtenangebot besteht, bleiben einzelne peripherere Siedlungsbereiche wie das Gewerbegebiet und der Eichelsberg nur schlecht oder gar nicht erschlossen.

In den Schwachverkehrszeiten abends, samstagnachmittags und sonntags besteht in Achern nahezu kein Angebot.

Um den Menschen in Achern eine Möglichkeit zu bieten, mit dem öffentlichen Verkehr ihre Erledigungen, Einkäufe oder auch Freizeitaktivitäten durchzuführen, ist eine Verdichtung bzw. Ergänzung des bestehenden Angebots erforderlich. Das ist auf ganz unterschiedliche Art und Weisen umsetzbar. Die folgenden Kapitel 3 und 4 zeigen die Systeme auf, die bezüglich ihrer Umsetzbarkeit in Achern untersucht wurden.

2.5 Trends und Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen, aber und auch die Anforderungen an den ÖPNV außerhalb der Ballungszentren sind starken Veränderungen unterworfen.

Die größten Veränderungen sind aufgrund der demografischen Entwicklung zu erwarten. Hier steht zunächst der Rückgang der jungen Bevölkerung im Vordergrund, der auch – trotz parallel notwendiger Anpassungen der Schullandschaft – zu einem Rückgang des Schülerverkehrs führen wird. Da der Schülerverkehr das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung und insbesondere auch der Finanzierung des Busverkehrs darstellt, wird diese Entwicklung Auswirkungen auf Qualität und Umfang des gesamten ÖPNV haben.

Auf der anderen Seite wird die Zahl älterer Einwohner deutlich ansteigen. Damit wird auch die Zahl derjenigen älteren Personen steigen, die nicht mehr uneingeschränkt einen Pkw nutzen können. Fahrten der Grundversorgung wie Einkäufe und Arztbesuche müssen aber gerade auch dann möglich sein. Ist dies nicht gewährleistet, muss eventuell die Wohnung aufgegeben werden, das Ausbluten gerade der kleinen Wohnorte wird vorangetrieben.

Auch für Familien ist die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel wichtig. Zumindest die Kinder und Jugendlichen sollen auch in ihrer Freizeit mobil sein können, ohne permanent auf „Taxi Mama“ angewiesen zu sein.

Die Bereitstellung eines Grundangebots auch im ländlichen Raum, insbesondere für ältere Mitbürger stellt eine der größten Herausforderungen für den ÖPNV der Zukunft dar. Sie wird zukünftig nicht mehr ausschließlich mit dem klassischen Linienbus erfolgen. Vielmehr werden vielfach alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Da inzwischen die große Mehrzahl der Einwohner im ländlichen Raum Zugriff auf einen Pkw hat, besteht trotz der wachsenden Zahl älterer und alter Mitbürger für den ÖPNV nur noch ein beschränktes Potenzial so genannter Zwangskunden. Der Fokus muss daher auch auf die Zielgruppe der wahlfreien Fahrgäste gelegt werden, die über ein Auto verfügen können. Diese stellen aber zunehmende Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit und den Komfort des ÖPNV. Ein Verkehrsangebot, das diesen Anforderungen genügt, lässt sich durch den klassischen ÖPNV nur mit hohem finanziellen Mitteln umsetzen.

Eine weitere Entwicklung wirkt sich positiv auf die ÖPNV-Nutzung aus: die Fixierung der Menschen auf ein bestimmtes Verkehrsmittel nimmt ab. Auto-besitz und ÖPNV-Nutzung schließen sich nicht mehr aus, vielmehr nutzen immer mehr, vor allem jüngere Menschen, virtuos die verschiedenen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsmittel. Auch die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern bietet neue Perspektiven für eine Vernetzung mit dem ÖPNV.

Die Verknüpfung der einzelnen ÖPNV-Linien und -Systeme wird immer wichtiger. Das allgemeine Verkehrswachstum ist nicht alleine auf eine Zunahme der motorisierten Wege zurückzuführen, sondern vor allem auf eine Zunahme der Wegelängen. Will der ÖPNV hier nicht den Anschluss verlieren, müssen insbesondere Bus und Bahn besser miteinander vernetzt werden.

Vor diesem Hintergrund verfolgte die Stadt Achern eine mehrgleisige Strategie. Einerseits sollte untersucht werden, wie ein Stadtverkehrsangebot durch eine Verdichtung des klassischen ÖPNV bzw. durch Einrichtung zusätzlicher Stadtbuslinien erreicht werden könnte, andererseits sollte auch untersucht werden, inwieweit der Bedarf in Achern auch durch alternative Bedienungsweisen hergestellt werden kann. Zu diesem Zweck wurde eine Systemstudie zu flexiblem Bedienungsformen erstellt.

3 Mögliche Systemvarianten

3.1 Systemstudie flexible Bedienungsformen

Unter dem Überbegriff „flexible Bedienungsformen“ findet sich eine ganze Reihe, zum Teil sehr unterschiedlicher Sonderformen des ÖPNV, die sich stark an der individuellen Nachfrage orientieren. Ein Teil der Systeme hat sich schon seit vielen Jahren bewährt, zum Teil handelt es sich aber auch um relativ neue Entwicklungen. Bei manchen Systemen steht gar eine praktische Erprobung noch aus. Neben technischen sind auch neue organisatorische und rechtliche Lösungen zu finden.

Die folgenden Ausführungen sollen einen Überblick über die breite Palette flexibler Bedienungsformen geben.

Flexible Bedienformen werden unter vielen unterschiedlichen Namen vermarktet: Klassische Bedarfsverkehre werden AST, Linientaxi, Anruflinienbus, Anrufsammelbus, RufAuto, Rufbus, Zielbus oder TaxiBus genannt. Daneben gibt es Sonderformen wie Centro, Multibus, Mobiefalt, KombiBus, Güterbus, PubliCar, FlexiBus und Anrufflexibus.

In Abbildung 3-1 werden die verschiedenen Systeme nach dem Grad der Flexibilisierung charakterisiert.

Es gibt Systeme, die aus dem klassischen Linienverkehr entwickelt werden und in einem gewissen Umfang Abweichungen vom starren Linienweg ermöglichen. Diese Systeme werden häufig vom Betreiber des Linienverkehrs betrieben und mit Linienbussen durchgeführt (Kapitel 3.1.3).

Bei noch niedrigerer Nachfrage kommen meist Systeme zum Einsatz, die völlig unabhängig vom klassischen Linienverkehr sind und in der Regel mit Pkw oder ähnlichen Fahrzeugen wie 8-Sitzer-Kleinbussen durchgeführt werden. Hier ist dann nicht nur der Linienweg, sondern die ganze Fahrt bedarfsorientiert (Kapitel 3.1.4).

Immer größere Verbreitung finden auch sogenannte Bürgerbusse, die von Vereinen mit ehrenamtlichen Fahrern betrieben werden (Kapitel 3.1.5).

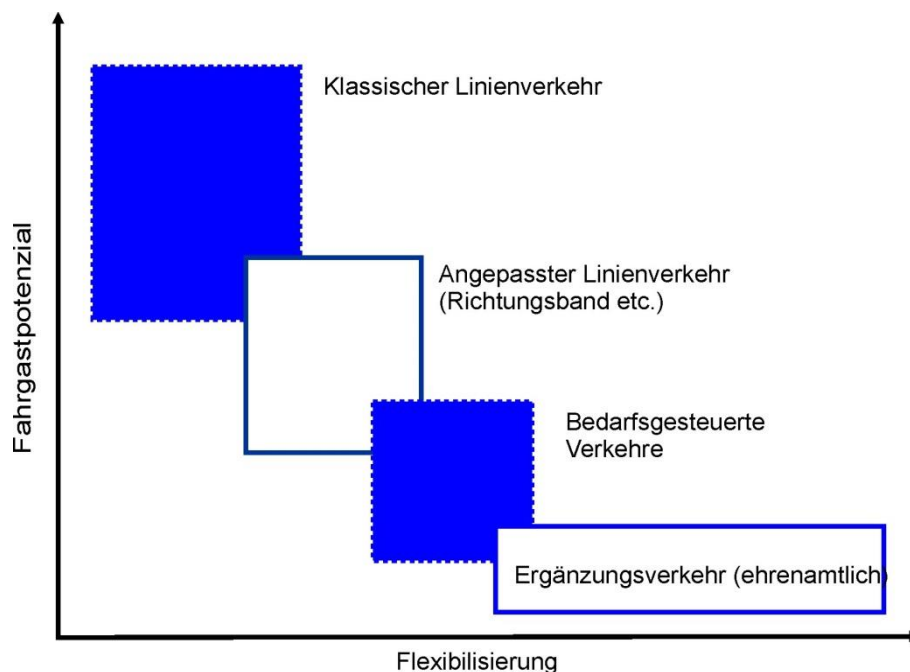


Abbildung 3-1: Systeme – angepasst an das Verkehrsgebiet
(Quelle: imove; Überarbeitung NBSW)

3.1.1 Rechtliche Grundlagen

Alle öffentlichen Verkehre müssen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) genehmigt werden. Dabei sind aber nicht alle denkbaren Bedienungsformen genehmigungsfähig. Das Personenbeförderungsrecht unterscheidet insbesondere Linien- und Gelegenheitsverkehr. Beim Gelegenheitsverkehr wird ein Fahrzeug als Ganzes von einem geschlossenen Personenkreis angemietet. Dies kann ein ganzer Bus (Ausflugsverkehr) oder auch ein Pkw (Mietwagenverkehr) sein.

Grundlage des Linienverkehrs ist, dass unabhängige Personen gemeinsam ein Fahrzeug nutzen, das im Linienverkehr eine bestimmte Route befährt. Das Wesen des Linienverkehrs ist dabei, dass eine feste Route mit festgelegte Haltestellen *und* einem festen Fahrplan bedient wird.

Es ist offensichtlich, dass flexible Bedienungsformen weder alle Voraussetzungen des Linienverkehrs noch des Gelegenheitsverkehrs erfüllen. Sie werden daher in der Regel auf Basis von § 2 Abs. 6 genehmigt, wonach ein Verkehr nach der Form genehmigt werden kann, der er am meisten ähnelt. Damit werden auch Systeme genehmigt, die beispielsweise nur einen festen Fahrplan *oder* feste Haltestellen aufweisen.

Weiter kennt das PBefG eine so genannte „Experimentierklausel“ (§ 2 Abs. 7), nach der neue Verkehrsformen bis zu vier Jahre lang genehmigt werden können, wenn sie keiner der klassischen Verkehrsformen entsprechen. Da das Gesetz nach Ablauf dieser vier Jahre keine weitere Perspektive für solche Verkehre eröffnet, wird diese Klausel nur selten angewandt.

Ein weiterer Punkt, der zu beachten ist, ist die Frage nach dem angewandten Tarif. Nach dem PBefG muss auch der Tarif eines Linienverkehrs genehmigt werden. Im Sinne der Integration der verschiedenen Systeme ist dabei üblicherweise ein Verbundtarif anzuwenden. Insbesondere, wenn ein Bedarfsverkehr einen vorhandenen Linienverkehr nur zeitlich ergänzt, was meist der Fall sein dürfte, sind zwei parallel geltende Tarife nachteilig. In Ruftaxiverkehren ist es aber oftmals nicht möglich, den gesamten Verbundtarif vorzuhalten. Teilweise ist auch ein höherer („Komfortzuschlag“ bei Bedarfsverkehr) oder niedrigerer Tarif (z.B. Bürgerbus) gewünscht.

3.1.2 Räumliche und zeitliche Flexibilisierung

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, bedarfsgesteuerte Bedienungsformen zu systematisieren. Eine nahe liegende Möglichkeit ist, die Systeme nach räumlicher und zeitlicher Flexibilisierung zu unterscheiden (Abbildung 3-2).

Zeitlich können die Systeme flexibilisiert werden, indem eine Fahrt nur stattfindet, wenn eine konkrete Nachfrage besteht. Dadurch ist es möglich, auch Fahrplanfahrten anzubieten, die im regulären Linienbetrieb äußerst unwirtschaftlich wären. Die am weitesten verbreitete Form solcher Bedarfsverkehre ist das klassische Ruftaxi bzw. der Rufbus. Die Fahrplanbindung bewährt sich aufgrund der Planbarkeit von Fahrten und Fahrzeugbedarf sowie zur Minimierung des Dispositionsaufwands. Der Fahrgast kann sich weitestgehend auf den Fahrplan verlassen und muss nur geringe Abweichungen in Kauf nehmen.

Der Grundgedanke der räumlichen Flexibilisierung liegt darin, nicht die Fahrt selbst, wohl aber den Verlauf der Fahrt am konkreten Bedarf auszurichten. Dazu werden die Verkehre im Richtungsband- oder Flächenbetrieb organisiert. Der Richtungsbandbetrieb ermöglicht auf Basis einer Grundroute (z.B. zwischen zwei zentralen Orten) mit Abweichungen aufgrund angemeldeter Fahrtwünsche die Bedienung eines größeren Bereichs außerhalb „der Linie“. Der Grad der Flexibilisierung steigt beim Flächenbetrieb, der nicht richtungsgebunden ist. Hier

ergibt sich der Verlauf der Fahrt aus den Einstiegsorten und den Fahrtzielen der Fahrgäste.

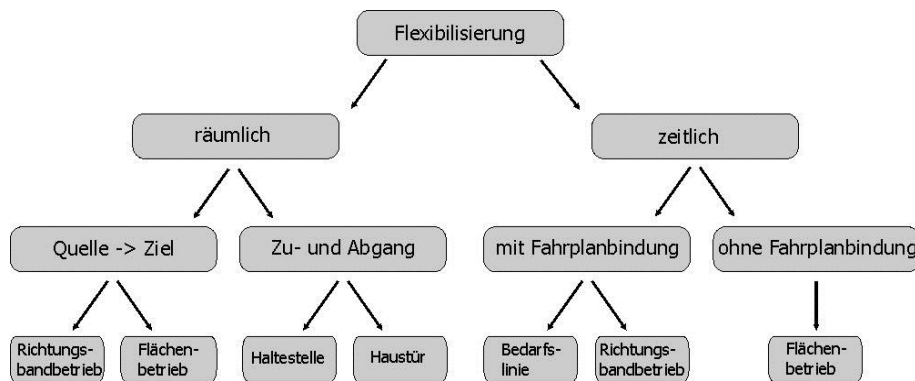


Abbildung 3-2 : Möglichkeiten der Flexibilisierung
(Quelle: bmvbs; Überarbeitung NBSW)

Wie oben ausgeführt, können auch Systeme genehmigt werden, die nur eine der beiden Vorgaben Fahrplan oder Haltestelle, erfüllen. Folgende Beispiele zeigen die Umsetzungsmöglichkeiten in der Praxis:

In verschiedenen Städten (z.B. in Wildberg im Nordschwarzwald und in Stuttgart-Feuerbach) wurden Buslinien eingeführt, die auf bestimmten (insbesondere verkehrsarmen) Streckenabschnitten ein sog. „Halten auf Zuruf“ ermöglichen. Der Bus kann dort außerhalb von Haltestellen überall entlang des Linienwegs Fahrgäste aufnehmen oder absetzen. Haltestellen sind nur sporadisch eingerichtet, z.B. um den Fahrplan darzustellen und auch aushängen zu können. In verschiedenen Großstädten ist auch ein Ausstieg auf Zuruf zwischen den Haltestellen im Abend- und Nachtverkehr bekannt. Dadurch soll die Sicherheit, insbesondere für Frauen, erhöht werden. Im mittleren Kinzigtal (Bereich der Städte und Gemeinden Fischerbach, Mühlenbach, Haslach, Hausach, Oberwolfach und Steinach) wurde im Dezember 2011 ein RufAutosystem eingeführt, das die weit verstreuten Schwarzwaldhöfe ab Haustür bedient und nur entlang der Hauptstrecken und innerhalb der bedienten zentralen Städte Haltestellen aufweist.

Nach dem Schweizer Vorbild gibt es in Deutschland auch Beispiele für fahrplanlose Systeme. So verkehrt in Krumbach und in Burgau (beide Landkreis Günzburg) seit mehreren Jahren der so genannte „Flexibus“, der für einen beliebigen Zeitpunkt innerhalb des Bedienungszeitraums bestellt werden kann. Hier besteht allerdings eine Haltestellenpflicht, weshalb das Bedienungsgebiet mit einem dichten Netz an Haltestellen ausgestattet wurde. Durch den Verzicht auf einen Fahrplan besteht ein hohes Maß an individuellem Service für den Fahrgast. Die Anforderungen an die Disposition sind jedoch außerordentlich hoch und müssen mit einem EDV-System unterstützt werden, denn der Betreiber wird bemüht sein, trotz des Verzichts auf zeitlich vorgegebene Fahrten eine Bündelung der Nachfrage zu erreichen. Im Jahr 2012 wurde der Flexibus auf den gesamten Landkreis Günzburg ausgedehnt. Das Defizit liegt bei über 700.000 €, wobei der Freistaat Bayern in einer Pilotphase 70% trägt.

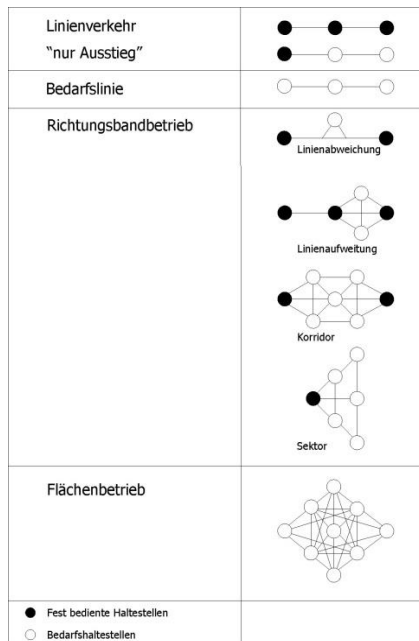


Abbildung 3-3: Räumliche Flexibilisierung
(Quelle: Mehlert 1998; Überarbeitung NBSW)

Die schematischen Ausprägungsformen der räumlichen Flexibilisierung zeigt Abbildung 3-3.

3.1.3 Bus-basierte Systeme

In der Praxis unterscheiden sich flexible Bedienungsformen auch anhand des Betreibers und der ihm zur Verfügung stehenden Fahrzeuge und Rahmenbedingungen.

Eine schon lange etablierte Form des aus einem klassischen Linienverkehr entwickelten Bedarfsverkehrs ist der Linienbus, der bei Bedarf zum Ausstieg hält. Technische Voraussetzungen oder eine telefonische Anmeldung ist dazu nicht notwendig, der Ausstiegswunsch ist lediglich beim Fahrer anzumelden. Der Bus fährt nur soweit, wie Nachfrage im Bus vorhanden ist. Ein Einstieg ist bei diesen Bedarfshaltestellen nicht möglich, weshalb diese Bedienungsform meist nur bei Rückfahrten von zentralen Orten in die Wohngemeinden möglich ist.

Beim Richtungsbandbetrieb sind auch Bedarfs-Einstiege möglich. Meist existieren einzelne fest bediente Haltestellen (z.B.: ZOBs in zentralen Städten), ansonsten werden Haltestellen aber nur nach Bedarf angefahren: zum Ausstieg nach Anmeldung beim Fahrer, zum Einstieg nach telefonischer Anmeldung. Der Hauptvorteil des Richtungsbandbetriebs liegt im Fahrkomfort für durchfahrende Fahrgäste, die weniger Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Da die Fahrt grundsätzlich stattfindet und in Dienstplänen berücksichtigt werden muss, ergeben sich kaum Kostenvorteile gegenüber dem klassischen Linienbetrieb. Diese Bedienungsform ist daher bisher eher selten anzutreffen.

Beim Bedarfslinienbetrieb liegen zwar auch Fahrtstrecke und Fahrplan von vornherein fest, es bedarf aber grundsätzlich einer Anmeldung der Fahrt unter Angabe der Bedarfshaltestellen für Ein- und Ausstieg. Ähnlich im Flächenbetrieb, wo ebenfalls grundsätzlich eine Fahrtanmeldung erforderlich ist.

Für den Betrieb von Bedarfshaltestellen kommt neben der telefonischen Anmeldung auch eine Anmeldung direkt an der Haltestelle in Frage. Dazu sind die Haltestellen mit einer Haltewunsch-Einrichtung zu versehen. (Abbildung 3-4)

Der Haltewunsch wird dann über Datenfunk an ein Mobiltelefon direkt im Bus gesendet. Dadurch ist eine relativ kurzfristige Anmeldung möglich.

Die Bedienung in den bisher genannten Formen erfolgt meist im Rahmen des regulären Verbundtarifs.

In der Regel sind Standard-, Midi-, oder Kleinbusse der ortsansässigen Verkehrsbetriebe im Einsatz. Die Zu- und Abgänge finden an den Haltestellen statt.



Abbildung 3-4 : Bedarfshaltestelle mit Haltewunsch-Anmeldung

3.1.4 Pkw-basierte Systeme

Häufig sind Taxi- und Mietwagen-Unternehmen im Bereich des Bedarfslinien und Flächenbetriebs im Einsatz. Da das Geschäftsmodell dieser Unternehmen in erster Linie auf der Bedienung einer nicht-regelmäßigen Nachfrage besteht, die eine kurzfristige Disposition des Personals erfordert, kann Bedarfslinienverkehr (häufig Ruftaxi oder Anruf-Sammeltaxi AST genannt) im Rahmen der üblichen Tätigkeit mit abgewickelt werden. Abgerechnet werden meist auch nur die konkret abgerufenen Fahrten, Bereitstellungskosten entstehen dann nicht. Vor diesem Hintergrund kann ein relativ umfangreicher Fahrplan angeboten werden, wenn davon auszugehen ist, dass nur ein geringer Teil der Fahrten abgerufen wird. Entsprechend niedrig ist dann aber auch die Bündelungswirkung solcher Angebote, d.h. nur gelegentlich gibt es für eine Fahrt mehrere Bestellungen. Die Praxis zeigt, dass die Nachfrage zeitlich stark streut, d.h. an

verschiedenen Tagen werden unterschiedliche Fahrten nachgefragt, insbesondere in den Nebenverkehrszeiten (Montag bis Freitag tagsüber). Daher bewähren sich solche Bedarfssysteme gegenüber Angeboten, bei denen die Nachfrage auf eine einzelne oder wenige reguläre Fahrten gebündelt wird.

Eingesetzt werden hier meist Pkw oder 8-Sitzer-Kleinbusse (im Taxi-Gewerbe Großraumfahrzeuge genannt). Der Tarif ist meist ein Sondertarif oder es wird ein Zuschlag auf den Verbundtarif erhoben.

3.1.5 Ergänzungsverkehr

Versorgungs- oder Einkaufsbus

Eine Möglichkeit, um die individuellen Mobilitätsbedürfnisse insbesondere der älteren Bevölkerung abdecken zu können, ist der Versorgungs- oder Einkaufsbus. Er schafft ein attraktives Angebot im Linienverkehr an einzelnen (z.B. zwei bis drei) Tagen in der Woche. Um ein erfolgreiches Modell umsetzen zu können, sollte dieses ÖPNV-Angebot bestimmte Eigenschaften erfüllen:

- wendige Fahrzeuge,
- dichte Haltestelleninfrastruktur (z.B. auch direkt an Supermärkten),
- Individualität (z.B. Tür-zur-Tür-Bedienung auf dem Rückweg, wenn schwere Einkaufstaschen zu tragen sind),
- Service und Freundlichkeit des Fahrpersonals.

Bürgerbus

„Bürger fahren für Bürger“ ist das Motto beim Bürgerbus oder Nachbarschaftsbus, wie er in den Niederlanden genannt wird. Mitte der 1980er Jahre wurde diese Idee in Deutschland in Nordrhein-Westfalen zum ersten Mal umgesetzt. Sie ist heute vor allem in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen verbreitet. Durch den Einsatz von ehrenamtlichen Fahrern kann der Bürgerbus kostengünstig angeboten werden. Verkehrsunternehmen, teilweise auch Stadtwerke, sind Inhaber der Linienkonzessionen. In der Regel beträgt der Fahrpreis 0,50 Cent bis 1,00 Euro pro Fahrt. Der Kleinbus, mit maximal acht Sitzplätzen, kann mit Führerscheinklasse B (III), gesteuert werden. Ein zusätzlicher Personenbeförderungsschein und einem Gesundheitscheck sind seit der PBefG-reform 2013 nicht mehr erforderlich, aber empfehlenswert.

Seit 2003 werden auch in Baden-Württemberg Bürgerbusse betrieben. Während diese jahrelang ein Schattendasein im Land fristeten, ist ihre Zahl in den letzten vier Jahren stark angestiegen.

Organisatorische Aufgaben wie Schulung und Einteilung des Fahrpersonals, Wartung und Reinigung der Kleinbusse sowie Gewinnung von Sponsoren werden von einem Bürgerbusverein kostenneutral abgewickelt. Meist wird ein Bürgerbusverein speziell zu diesem Zweck gegründet.

Der Bürgerbus stellt keine Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV-Angebot dar, sondern besitzt Verbindungs- und Erschließungsfunktionen in und zwischen Gemeinden und sichert zudem die Abbildung 3-5 an das übergeordnete ÖPNV-Netz. Probleme in der Umsetzung gibt es, wenn keine ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer gewonnen werden können. Deshalb eignet sich diese Organisationsform auch weniger für den Spät- und Wochenendverkehr, da sich hierfür meist weniger Personal finden lässt. In Gebieten mit einer ausgeprägten Taxi-Infrastruktur sind die Voraussetzungen für einen Bürgerbus nicht optimal, da häufig Einwände von Taxiunternehmen bestehen.



Abbildung 3-5 : Bürgerbus Wiernsheim (Enzkreis): Fahrzeug und Fahrer-/Fahrerinnen-Team

Durch die starke Verankerung der Systeme vor Ort kann das Angebot sehr nah an den Kundenbedürfnissen geplant werden, denn in den Bürgerbusvereinen sind sowohl Kunden als auch Fahrer organisiert. Außerdem wirken die Vereinsmitglieder auch als Multiplikatoren, die für das System vor Ort werben.

„Unechter“ Bürgerbus

Neben den klassischen, von einem Verein ehrenamtlich betriebenen Bürgerbussen tragen auch Systeme den Namen Bürgerbus, die nicht von einem Verein, sondern direkt von der Gemeinde getragen werden. Häufig sind die Fahrer hier von der örtlichen Gemeinde auf Minijob-Basis angestellt und auch das Fahrzeug wird von der Gemeinde gestellt und unterhalten. Solche Bürgerbusse existieren auch im Ortenaukreis in Fischerbach, Schwanau und in Willstätt.

3.1.6 Weitere zurzeit diskutierte Verkehrsarten

Zwei weitere Ansätze sollen an dieser Stelle noch erwähnt werden, die aber zumindest in Deutschland bisher keine Anwendung finden:

Güterbus

Vor allem aus der Schweiz und aus Skandinavien sind so genannte Güterbusse bekannt. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge, die sowohl für den Personen als auch für den Gütertransport geeignet sind und in ländlichen Gebieten auf der gleichen Tour Paketpost und auch Fahrgäste transportieren. Auch in Deutschland gibt es Überlegungen, ÖPNV und andere regelmäßige Fahrdienste im ländlichen Raum zu kombinieren. Bisher wurde in Deutschland ein Modellprojekt in der Uckermark umgesetzt.

Kombination ÖPNV und Medizinverkehre

Weitgehend unabhängig vom ÖPNV werden – gerade im ländlichen Raum – umfangreiche Taxi- und Mietwagenverkehre in der ambulanten Versorgung Kranker durchgeführt, die von den Krankenkassen finanziert werden. Zur Zeit werden Studien durchgeführt, inwiefern diese Fahrten mit dem ÖPNV kombiniert werden können. Praxisbeispiele existieren aber noch nicht.

4 Ausarbeitung von Systemen für die Stadt Achern

4.1 Ergänzung des Linienverkehrs

In dieser Systemvariante wurde ein städtisches Liniensystem ausgearbeitet, das ergänzend zum bestehenden regionalen Liniensystem verkehren sollte. Dieses Liniennetz ist in Karte 4 dargestellt. Es setzt sich aus drei Stadtteil-Linien und einer Kernstadt-Linie mit folgenden Linienverläufen zusammen:

- Linie 1:
Linie 1 beginnt in Michelbuch und führt über Gamshurst, Großweier und Sasbachried nach Achern, dort über die Hauptstraße zum Bahnhof. Die Fahrtstrecke hin und zurück beträgt ca. 25 km, die Fahrzeit ca. 40 Minuten.
- Linie 2:
Linie 2 beginnt in Wagshurst und führt über Önsbach (Schleife über die östlichen Siedlungsgebiete) und Fautenbach (Schleifen über den Bereich alte Kirche sowie westlich der Bahn) nach Achern Bahnhof. Durch Kopplung mit Linie 1 oder 2 wird auch die Hauptstraße bedient. Die Fahrtstrecke hin und zurück beträgt ca. 25 km, die Fahrzeit 40 Minuten.
- Linie 3:
Beginn der Linie 3 ist Mösbach, wo der Ort über eine Schleife fein erschlossen wird und führt über Oberachern (ebenfalls Schleifenfahrt) nach Achern, dort über die Hauptstraße zum Bahnhof. Die Fahrtstrecke hin und zurück beträgt ca. 16 km, die Fahrzeit ca. 35 Minuten.
- Linie Stadt:
Die Stadtlinie fährt über drei Schleifen den Bereich Eichelsberg, Oberachern und die Kapellenstraße/Rennwiese (Schwimmbad) sowie das Gewerbegebiet westlich der Bahn an. Die gesamte Fahrtstrecke beträgt ca. 16 km, die Fahrzeit ca. 45 Minuten.

Erfahrungswerte von anderen Stadtverkehren besagen, dass ab einem 30-Minuten-Takt ein innerstädtisches Angebot auch für wahlfreie Kunden interessant wird. In baulich getrennten Wohnorten genügt hierfür auch ein 60-Minuten-Takt. Um diese Anforderungen zu erfüllen, wären für die Innenstadtlinie 2 Fahrzeuge und für die drei Regionallinien ebenfalls zwei Fahrzeuge erforderlich. Dadurch entstünde folgender jährlicher Betriebsaufwand:

Anzahl Fahrzeuge 4 Klein- oder Midibusse

Kilometerleistung p.a. ca. 380.000 km (davon ca. 125.000 km Stadtlinie)

Dienststunden p.a. ca. 8.000 h

Dadurch ergeben sich nach Abzug möglicher Fahrgeldeinnahmen jährliche Kosten in Höhe von ca. 800.000 €, davon ca. 360.000 € für die Innenstadtlinie. Hierbei wird eine Betriebszeit Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr und samstags von 6:00 Uhr bis 14:00 Uhr unterstellt.

Bei Halbierung der Taktdichte (innerstädtisch Stundentakt, in den Stadtteilen 2-Stunden-Takt) würden sich auch die Kosten auf ca. 400.000 € halbieren (unter Annahme eines gleichen Kostendeckungsgrads, d.h. gegenüber dem Voll-System ebenfalls halbierte Nachfrage).

Würde man als weiteren Schritt lediglich die Stadtteillinien ohne die Innenstadtlinie umsetzen (das entspricht dem letztendlich umgesetzten Angebotsumfang des RufAutos, s.u.), würde sich ein Zuschussbetrag von immer noch ca. 230.000€ ergeben.

Als Alternative wurde auch eine Umstellung und Anpassung der bestehenden Buslinien geprüft. Bei Linie 7135 war dabei aufgefallen, dass diese eine lange

Strecke parallel zur Rheintalbahn verkehrt (von Bühl bis Offenburg). In anderen Räumen konnten solche Linien in eine Reihe von Zubringerlinien umgewandelt werden, wobei durch Umschichtung des Leistungsvolumens Angebotsverbesserungen möglich waren. Für die Linie 7135 wurden diese Überlegungen aber wieder verworfen, da die Rheintalbahn einen sehr großen Haltestellenabstand aufweist und die Zwischenorte weiträumig verbunden werden müssen. Die anderen Linien (405 und 7124) weisen kein Potenzial zur Leistungsumschichtung auf, hier wären Angebotsergänzungen hinzuzubestellen, wie dies auch Grundlage des SWEG-Angebots im nächsten Abschnitt ist.

4.2 SWEG-Angebot: einzelne Angebotsverdichtungen

Parallel zur vorliegenden Untersuchung hat die Stadt Achern beim Betreiber SWEG angefragt, welche Möglichkeiten zu einer Angebotsergänzung sich aus Betreibersicht ergäben und welche Kosten dadurch entstünden.

Von SWEG wurde daraufhin ein Fahrplankonzept entworfen, das einzelne Angebotsergänzungen in den Standzeiten der Busse zwischen den Verkehrsspitzen vorsah.

Das SWEG-Konzept sah vor, die bestehenden Fahrpläne so zu ergänzen, dass vormittags und nachmittags je ein Fahrtenpaar zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie der Illenau mit Aufenthaltszeit in der Innenstadt für Erledigungen besteht. Grundvariante 1 sah fünf Linien vor:

- Waghurst – Önsbach – Fautenbach – Achern – Illenau u.z.
- Mösbach – Achern – Illenau u.z.
- Gamshurst – Achern – Illenau u.z.
- Großweier – Achern – Illenau u.z.
- Sasbachried – Achern – Illenau u.z.

Neben zusätzlichen Fahrten sah das Konzept auch die Verlängerung bestehender Fahrten (die z.B. nur die Schulen anfahren) vor.

Die veranschlagten Kosten des Konzepts lagen bei 166.000 € p.a. Davon wären noch Mehrerlöse in Höhe von 25-30% abzuziehen.

In einer Variante 2 wurde Gamshurst und Großweier zu einer Linie zusammengefasst, in Variante 3 Gamshurst, Großweier und Sasbachried. Die veranschlagten Kosten dieser beiden Varianten lagen bei 144.000 € bzw. 133.000 € p.a.

4.3 Ergänzung des bestehenden ÖPNV durch ein Bedarfssystem

Vor dem Hintergrund der hohen Kosten einer Angebotsverbesserung durch konventionellen Busverkehr wurden auf Grundlage der Systemstudie die Überlegungen zur Einführung eines alternativen Systems vertieft.

Bei der Festlegung auf ein umzusetzendes System wurde eine Bürgerbuslösung bereits früh ausgeschlossen. Bei der angestrebten Angebotsdichte wäre eine große Zahl von ehrenamtlichen Fahrern erforderlich geworden, so dass die längerfristige Bestandskraft stark infrage gestellt werden musste.

Für Fautenbach und Önsbach hat sich zunächst die Umsetzung eines Busbasierten Systems angeboten, da hier eine gute Bedienungshäufigkeit gegeben ist und nur die Erschließung zu verbessern gewesen wäre. Die Busse der Linie 7135 könnten bei entsprechender Anforderung, z.B. durch eine Bedarfshalte-

stelle mit Anforderungsknopf, bisher unerschlossene Bereiche der beiden Stadtteile bedienen. Diese Variante schied aber aus mehreren Gründen aus:

- Die teilweise engen Straßen und fehlenden Wendemöglichkeiten lassen nur eine eingeschränkte Bedienung zu.
- Die vergleichsweise langen Schleifenfahrten (fehlende Wendemöglichkeiten im den Orten) würden zu unattraktiven Fahrzeitverlängerungen für die zahlreichen durchfahrenden Fahrgäste führen.
- Die Umsetzung ist wegen fehlender Basis-Ausrüstung der Fahrzeuge und einer großen Fahrzeugflotte sehr aufwändig.
- Für die übrigen Stadtteile ist eine solche Lösung nicht möglich und es müsste ein weiteres System parallel umgesetzt werden.

Als geeignetstes System wurde somit ein Taxi-basiertes System ermittelt. Durch dieses System lässt sich vergleichsweise einfach und flexibel eine flächendeckende Bedienung in Achern umsetzen. Mit den kleinen Fahrzeugen können auch enge Nebenstraßen befahren werden, besondere Wendemöglichkeiten sind nicht erforderlich. Außerdem ist in ausgewählten Bereichen die in der Ortenau bereits erprobte Haustürbedienung möglich (s.u.).

Aber auch die Kosten sprechen für ein solches System. Für drei Regionallinienäste wurde bei einem Stundentakt und gleichen Betriebszeiten wie dem beschriebenen Bussystem (Kapitel 4.1) Kosten in Höhe von 18.000 € bis 37.000 € abgeschätzt. Dabei wurde von einer Abrufquote zwischen 8 % und 15 % der Fahrten ausgegangen. Für eine zusätzliche Innenstadtlinie wurden Kosten in Höhe von 7.000 € bis 15.000 € prognostiziert.

Von diesen Kosten sind – je nach Tariffsystem – Einnahmen in Höhe von ca. 15 bis 10 % abzuziehen. Der Kostendeckungsgrad sinkt bei Bedarfssystemen für den Fall, dass nur die abgerufenen Fahrten abgerechnet werden, kaum mit steigender Nachfrage. In diesem Fall steigen die Kosten wie die Erlöse. Lediglich durch den dann größeren Bündelungsgrad steigt der Kostendeckungsgrad leicht an. Bei einem Bussystem hingegen bleiben die Kosten bei steigender Nachfrage konstant während die Erträge deutlich steigen und das Defizit entsprechend sinkt.

Da auch mehrere geeignete Unternehmen in der näheren Umgebung von Achern vorhanden sind, wurde beschlossen, ein solches System umzusetzen.

Bei der konkreten Ausgestaltung des Systems waren nun verschiedenen Randbedingungen zu beachten:

- Zum Schutz der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der bestehenden Linienverkehre (Verhinderung von sogenannten Kannibalisierungseffekten) gibt der Landkreis als Genehmigungsbehörde vor, dass ein zeitlicher Abstand von ca. einer Stunde zu bestehende Linienbusfahrten einzuhalten ist. Dabei wird ein Haltestelleneinzugsradius von 500 Metern zugrunde gelegt, d.h. außerhalb dieses Radius ist eine Bedienung möglich.
- Um als Linienverkehr genehmigt werden zu können, muss das System entweder einen Fahrplan aufweisen oder ausschließlich Haltestellen bedienen. Da mit fahrplanlosen Systemen zum Zeitpunkt der Planung noch keine hinreichenden Erfahrungen vorlagen (das Centro-System im Landkreis Calw wurde erst im Sommer 2014 eingeführt), und da es eine aufwändige Disposition im Hintergrund erfordert, schied ein solches System für Achern aus. Vielmehr sollte in den bisher nicht erschlossenen Gebieten auf die Einrichtung von Haltestellen verzichtet und eine Haustürbedienung angeboten werden. Damit lagen im Bereich mittleres Kinzigtal und in Gengenbach bereits Erfahrungen vor.

- Es sollte zwar einen eigenen RufAuto-Tarif geben, aber er sollte Vergünstigungen für TGO-Dauerkunden bieten. Außerdem sollte der Fahrpreis deutlich über dem TGO-Tarif liegen, um einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, einen zeitlich versetzten Linienbus statt das RufAuto zu nutzen.

In der Sitzung am 17.03.2014 beschloss der Rat der Stadt Achern die Umsetzung eines RufAuto-System auf den drei vorgeschlagenen Stadtteil-Linien. Eine Innerstädtische Linien sollte zunächst nicht umgesetzt werden.

5 Umsetzung des RufAuto-Systems

5.1 Umsetzungsfahrplan

Auf Grundlage der beschlossenen Rahmenbedingungen wurden konkrete Fahrpläne ausgearbeitet und abgestimmt.

Erschließung

In Achern fährt das RufAuto alle Haltestellen im Stadtgebiet zwischen den Haltestellen „Scheck-in“, „Bahnhof“, „Am wilden Mann“ und „Illenau“ an. Zur besseren Erschließung wurden außerdem zwei neue Haltestellen

- Krankenhaus und
- Schwimmbad

speziell für das RufAuto neu eingerichtet. Insgesamt acht Haltestellen werden damit von allen drei Linien zum Ein- und Ausstieg bedient.

In den Stadtteilen wurde auf die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen verzichtet. Vielmehr wurden außerhalb der Einzugsbereiche der bestehenden Haltestellen Gebiete mit Haustürbedienung eingerichtet. In Fautenbach, Gamshurst, Großweier, Mösbach, Oberachern und Önsbach gibt es insgesamt 9 Bereiche mit Haustürbedienung. Abbildung 5-1 zeigt die Karte mit dem Liniennetz, den neuen Haltestellen in Achern und den Bereichen mit Haustürbedienung.

Fahrplanlagen

Die Fahrplanlagen wurden so gewählt, dass sie sich mit den bestehenden Linienbusfahrten, soweit möglich, zu einem etwa stündlichen Angebot ergänzen. Hierbei war auch das Abstandsgebot von ca. einer Stunde zu beachten. Da die bestehenden Fahrten nicht vertaktet sind und unterschiedliche Fahrplanlagen aufweisen, ließen sich Fälle nicht vermeiden in denen das Abstandsgebot zu Fahrplanlücken von mehr als 1 ½ Stunden führt.

Fahrplan RufAuto fährt nur, wenn kein Regionalbus fährt			
		Abfahrts- minute in Richtung Achern	Abfahrts- minute in Achern in Richtung Stadtteil
Linie 1	Michelbuch	40'	25'
	Gamshurst	45'	25'
	Großweier	45'	25'
	Sasbachried	50'	25'
Linie 2	Wagshurst	10'	55'
	Önsbach	15'	55'
	Fautenbach	20'	55'
Linie 3	Mösbach	10'	55'
	Oberachern	20'	55'

Abbildung 5-1 : Fahrplanraster des RufAutos

Da die bestehenden Linienbusfahrten meist nicht alle Haltestellen der RufAuto-Linien und auch nicht die Bereich mit Haustürbedienung anfahren, war das Abstandsgebot nicht für den kompletten Kurs, sondern nur für ausgewählte Haltestellen zu beachten. Das war im Fahrplan entsprechend zu beachten. Beispiel: Linie 2 von Wagshurst über Önsbach und Fautenbach nach Achern bietet für Wagshurst einen fast durchgehenden Stundentakt, während in Önsbach und Fautenbach durch den dichten Bus-Fahrplan nur vereinzelte Fahrten angeboten werden. In den Bereichen mit Haustürbedienung werden aber ebenfalls stündlich Fahrten angeboten.

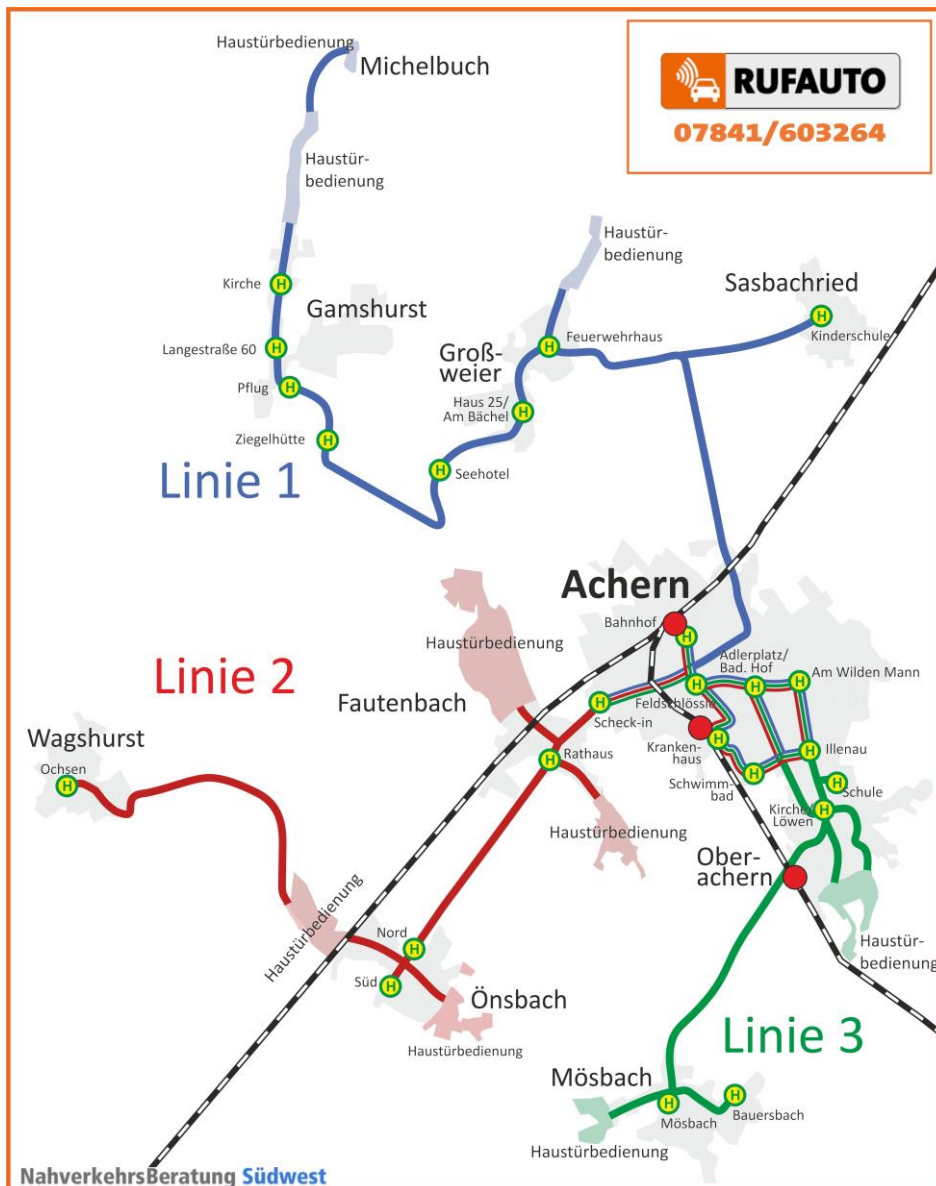


Abbildung 5-2: RufAuto-Liniennetz

Bei der Fahrplangestaltung wurde außerdem darauf geachtet, dass die einzelnen Linien mit einem Fahrzeug nacheinander angefahren werden können. Die Linie 1 und 2 werden daher halbstündlich versetzt bedient. Da aufgrund der langen Fahrzeiten nicht alle drei Linien innerhalb einer Stunde nacheinander bedient werden können, verkehrt Linie 3 in den gleichen Zeitlagen wie Linie 2. Hier besteht für den Betreiber gegebenenfalls die Möglichkeit, Fahrtwünsche auf beiden Linien zu koppeln und beispielsweise auch von Önsbach über Mösbach nach Achern zu fahren.

Als weitere Rahmenbedingung wurden bei der Fahrplangestaltung auch die Anschlüsse am Bahnhof beachtet. Am Bahnhof Achern ergeben sich folgende Anschlüsse:

Anschlüsse von RufAuto auf Zug			
RufAuto Linie 1 an	'55	Zug Richtung Offenburg ab	'11*
		Zug Richtung Karlsruhe ab	'16
RufAuto Linien 2 un3 an	'25	Zug Richtung Offenburg ab	'42
		Zug Richtung Karlsruhe ab	'33**
Anschlüsse von Zug auf RufAuto			
Zug aus Richtung Offenburg an	'16	RufAuto Linie 1 ab	'25
Zug aus Richtung Karlsruhe an	'11*		
Zug aus Richtung Offenburg an	'49*	RufAuto Linien 2 und 3 ab	'55
Zug aus Richtung Karlsruhe an	'42		

* nicht am Vormittag

** S 4

Tabelle 5-1: Zuganschlüsse des RufAutos am Bahnhof Achern

Da sich die genaue Fahrtroute aus den Anmeldungen ergibt, kann kein genauer Minuten-Fahrplan ausgegeben werden. Die im Fahrplan angegebenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind daher jeweils auf 5 Minuten gerundet. In Achern sind für alle acht Haltestellen die gleichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten hinterlegt.

Die Fahrpläne wurden mit den beteiligten Akteuren, den Verkehrsunternehmen, dem Landkreis als Aufgabenträger und auch als Genehmigungsbehörde wie später auch dem durchführenden Unternehmen abgestimmt. Anlage 2 zeigt die Fahrpläne der drei Linien. Um das Gesamtangebot auf einen Blick zu präsentieren, sind die bestehenden Linienbusfahrten ebenfalls in den Fahrplänen enthalten.

Fahrzeug

Dire Stadt Achern strebt an, den Einsatz von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit anderen alternativen Antriebsarten zu fördern. So ist u.a. beabsichtigt, in den nächsten Jahren zentral gelegene Tank- und Ladestationen für E-Bikes zu schaffen, sofern der Gemeinderat die erforderlichen Mittel im Haushaltsplan zu Verfügung stellt. Ebenso besteht auch das Ziel, das RufAuto Achern mit Elektrofahrzeugen zu betreiben. Im Rahmen der Betreiberauswahl und Vertragsverhandlungen wurde dieses Ziel zunächst zurückgestellt, da aufgrund der noch unsicheren Nachfrageentwicklung hier ein großes Investitionsrisiko für den Betreiber bzw. die Stadt bestünden hätte. In der Anfangsphase sollte der Betreiber die Möglichkeit haben, das RufAuto mit seinem Fahrzeugpool im übrigen laufenden Betrieb „mitschwimmen“ zu lassen. Nach erfolgreicher Einführungsphase wird die Stadt aber bezüglich eines innovativen Fahrzeugkonzepts auf den Betreiber zugehen.

5.2 Organisatorische Rahmenbedingungen

Vor dem Hintergrund der in Kapitel 3.1.1 dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen war vorgesehen, den Verkehr als regulären Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigen zu lassen. Das vorgesehene Betriebskonzept entspricht am ehesten dieser Rechtsform. Außerdem war geplant, dass der bestehende Verkehr bestmöglich mit dem RufAuto verzahnt wird und auch tariflich eine Kooperation mit dem TGO-Tarif möglich ist.

Die Unternehmen SWEG und RVS sind Inhaber der Liniengenehmigungen im Bedienungsgebiet des RufAutos. Sie haben daher auch ein Einspruchsrecht bei

der Beantragung der erforderlichen Genehmigung für das RufAuto. Bei der Konzeption wurde daher Wert auf eine frühzeitige Einbeziehung der Unternehmen gewählt. Genehmigungsrechtlich wurde eine Lösung vereinbart, bei der die Unternehmen selbst die Genehmigungen für die RufAuto-Linien beantragen. Für die Linie 1 ist dies SWEG, für Linie 3 RVS und für Linie 2 beide Unternehmen gemeinsam, da Fautenbach und Önsbach an der RVS-Linie 7135 liegen, Wagschurst aber an der SWEG-Linie 405. Diese Lösung hat unter anderem den Vorteil, dass alle genehmigungsrechtlichen Fragen durch die Unternehmen geklärt werden.

Zwischen den Unternehmen und der Stadt Achern wurde ein Betriebsübertragungsvertrag geschlossen. Mit der Übertragung der Betriebsführung betreibt die Stadt den RufAutoverkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung.

5.3 Betreiberauswahl und Vertragsgestaltung

Da im Raum Achern mehrere Unternehmen ansässig sind, die geeignet sind, den RufAuto-Verkehr durchzuführen, wurde in einem ersten Schritt am 12.05.2014 ein Informationstermin mit diesen Unternehmen durchgeführt. Drei Unternehmen waren bei der Veranstaltung anwesend.

Im Anschluss wurde eine Preisanfrage bei diesen Unternehmen durchgeführt, auf die zwei Angebote eingingen. Die Fa. Baden-Blitz reichte das günstigste und beste Angebot ein und wurde mit der Durchführung beauftragt.

Der zwischen der Stadt Achern und Fa. Baden-Blitz geschlossene RufAuto-Vertrag regelt die Aufgaben der beiden Vertragspartner und die Vergütung. Während Fa. Baden-Blitz für alle Belange verantwortlich ist, die zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Betriebs erforderlich sind, ist die Stadt für Planung und Marketing des Verkehrs zuständig. Sie sorgt zusammen mit den Verkehrsunternehmen auch für das Vorliegen gültiger Genehmigungen für den Linienverkehr, den jeweiligen Fahrplan und den Tarif.

Die Vergütung für Fa. Baden-Blitz erfolgt auf Basis der durchgeführten Fahrten. Es erfolgt keine Grundvergütung in Form einer Bereitstellungspauschale oder ähnlichem. Die Vergütung erfolgt in Stufen, wobei die einzelnen Ortsteile entsprechend der Entfernung nach Achern den Vergütungsstufen zugeordnet sind. Liegen für eine Fahrt mehrere Anmeldungen vor, so erhöht sich die Vergütung um eine Stufe je Anmeldung. Damit werden Umwegfahrten und ein erhöhter Zeitaufwand für Ein- und Aussteigen sowie Fahrscheinverkauf pauschal berücksichtigt. Vergütungsstufen **Tabelle 5-2:** Vergütungsstufen zeigt die Zuordnung der einzelnen Haltestellen und Bereiche mit Haustürbedienung zu den Vergütungsstufen.

	Stadtteil	Vergütungs- stufe
Linie 1:	Michelbuch	4
	Gamshurst	3
	Großweier	2
	Sasbachried	2
Linie 2	Wagshurst Ochsen	3
	Önsbach	2
	Fautenbach	1
Linie 3	Mösbach	2
	Oberachern	1

Tabelle 5-2: Vergütungsstufen

Es handelt sich um eine Bruttovergütung, d.h. die von der Fa. Baden-Blitz erzielten Fahrgelderlöse stehen der Stadt Achern zu und sind von der Vergütung abzuziehen.

Die Firma Baden-Blitz rechnet die durchgeführten Fahrten monatlich mit der Stadt ab. Dazu erstellt sie eine Fahrtenliste, die die einzelnen Fahrten mit der Route, den einzelnen Bestellungen sowie der Zahl der Fahrgäste enthält.

5.4 Funktionsweise des RufAutos Achern

Das RufAuto verkehrt nur zu den im Fahrplan angegebene Fahrplanzeiten und nur nach telefonischer Anmeldung. Die Anmeldung muss mindestens 60 Minuten vor Anfahrt erfolgen. Die Rufzentrale wird von Fa. Baden-Blitz besetzt, die auch die Rufnummer verwaltet. Die Rufzentrale ist täglich von 6 bis 19 Uhr erreichbar.

Bei der Anmeldung ist die AbfahrtsHaltestelle, bei den Haustürbereichen die Adresse, anzugeben. Zur Abgrenzung der Bereiche mit Haustürbedienung wurde eine adressscharfe Liste erstellt, die der Fa. Baden-Blitz vorliegt.

Liegen mehrere Bestellungen für die gleiche Fahrplanfahrt vor, werden die Personen im Rahmen der vorhandenen Platzkapazitäten gemeinsam befördert. Da sich je nach vorliegenden Bestellungen die Fahrzeiten verschieben können, werden Personen, die einen Bus- oder Zuganschluss erreichen müssen gebeten, dies bei der Fahrplananmeldung der Rufzentrale mitzuteilen. Dies wird bei der Disposition der Fahrt dann berücksichtigt. Der Fahrer erfasst jede Fahrt und jeden Fahrgast mit den erforderlichen Angaben auf einem Quittungsblock. Der Fahrgast bestätigt die Angaben durch Unterschrift.

Eine Fahrt kostet pro Person und unabhängig von der Fahrtstrecke 3,00 EUR. Inhaber von TGO-Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten) erhalten eine Ermäßigung, für sie kostet die Fahrt 2,00 EUR. Über die Anerkennung der genannten Zeitkarten hinaus gilt der TGO-Tarif im RufAutoverkehr nicht. Über die Anerkennung der genannten Zeitkarten hinaus gilt der TGO-Tarif im RufAutoverkehr nicht. Die Beförderung Schwerbehinderter erfolgt im Rahmen gesetzlicher Regelungen.

Die eingesetzten Fahrzeuge sind mit einem Schild "RufAuto" gekennzeichnet. Das Schild wird mit Saugnäpfen an der Windschutzscheibe vor dem Beifahrersitz angebracht.

5.5 Kommunikation und Marketing

Die Einführung des RufAutoverkehrs wurde von einer umfangreichen Informationskampagne begleitet, die aus folgenden Elementen bestand:



Abbildung 5-3 : Haltestellenschild mit RufAuto-Logo

Haltestellen-Informationen

Die Infrastruktur von Bushaltestellen wird zum Teil von den Gemeinden (Haltestellenanlage, Wartebereiche etc), zum Teil aber auch von den Verkehrsunternehmen bereitgestellt (Haltestellenmast, Beschriftung, Aushangkasten mit Inhalt). Die Ergänzung der Haltestelleninformationen an den Haltestellen erfolgte daher in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen.

An den Haltestellenschildern („Fahnen“) wurden Aufkleber mit dem RufAuto-Symbol angebracht (Abbildung 5-3 : Haltestellenschild mit RufAuto-Logo). Für die Fahrplankästen wurden Haltestellenbezogene Informationen ergänzt. Es wurde Wert darauf gelegt, dass die erforderlichen Informationen in hinreichender Schriftgröße klar verständlich dargestellt sind und auf unnötige Informationen verzichtet wird. Daher wurden nur die Abfahrtszeiten der jeweiligen Haltestellen für die Verkehrstage Schultag, Ferientag, Samstag und Sonntag ohne weitere Fahrplanzeiten angegeben. Soweit aus Platzgründen möglich, wurde auch ein Liniennetzplan dargestellt. Dies war in der Regel möglich, wenn die vorhandenen Fahrplankästen voll belegt waren und daher ein zusätzlicher Fahrplankasten angebracht werden musste. Für diesen Fall wurden Kästen im A3-Querformat beschafft. Teilweise (insbesondere entlang der Linie 405) konnte ein vorher nicht belegter Teil der Kästen im A4-Hochformat genutzt werden, in dem dann die Fahrpläne ohne Liniennetz angebracht werden konnten.

RufAuto Achern
07841/603264

Abfahrt Achern
Haltestelle Schwimmbad

Linie 1 Achern - Lauterbach - Griesbach - Griesbach - Lauterbach

Abfahrtszeit	Linie 1	Linie 2	Linie 3
06:00	06:00	06:00	06:00
06:15	06:15	06:15	06:15
06:30	06:30	06:30	06:30
06:45	06:45	06:45	06:45
07:00	07:00	07:00	07:00
07:15	07:15	07:15	07:15
07:30	07:30	07:30	07:30
07:45	07:45	07:45	07:45
08:00	08:00	08:00	08:00
08:15	08:15	08:15	08:15
08:30	08:30	08:30	08:30
08:45	08:45	08:45	08:45
09:00	09:00	09:00	09:00
09:15	09:15	09:15	09:15
09:30	09:30	09:30	09:30
09:45	09:45	09:45	09:45
10:00	10:00	10:00	10:00
10:15	10:15	10:15	10:15
10:30	10:30	10:30	10:30
10:45	10:45	10:45	10:45
11:00	11:00	11:00	11:00
11:15	11:15	11:15	11:15
11:30	11:30	11:30	11:30
11:45	11:45	11:45	11:45
12:00	12:00	12:00	12:00
12:15	12:15	12:15	12:15
12:30	12:30	12:30	12:30
12:45	12:45	12:45	12:45
13:00	13:00	13:00	13:00
13:15	13:15	13:15	13:15
13:30	13:30	13:30	13:30
13:45	13:45	13:45	13:45
14:00	14:00	14:00	14:00
14:15	14:15	14:15	14:15
14:30	14:30	14:30	14:30
14:45	14:45	14:45	14:45
15:00	15:00	15:00	15:00
15:15	15:15	15:15	15:15
15:30	15:30	15:30	15:30
15:45	15:45	15:45	15:45
16:00	16:00	16:00	16:00
16:15	16:15	16:15	16:15
16:30	16:30	16:30	16:30
16:45	16:45	16:45	16:45
17:00	17:00	17:00	17:00
17:15	17:15	17:15	17:15
17:30	17:30	17:30	17:30
17:45	17:45	17:45	17:45
18:00	18:00	18:00	18:00
18:15	18:15	18:15	18:15
18:30	18:30	18:30	18:30
18:45	18:45	18:45	18:45
19:00	19:00	19:00	19:00
19:15	19:15	19:15	19:15
19:30	19:30	19:30	19:30
19:45	19:45	19:45	19:45
20:00	20:00	20:00	20:00
20:15	20:15	20:15	20:15
20:30	20:30	20:30	20:30
20:45	20:45	20:45	20:45
21:00	21:00	21:00	21:00
21:15	21:15	21:15	21:15
21:30	21:30	21:30	21:30
21:45	21:45	21:45	21:45
22:00	22:00	22:00	22:00
22:15	22:15	22:15	22:15
22:30	22:30	22:30	22:30
22:45	22:45	22:45	22:45
23:00	23:00	23:00	23:00
23:15	23:15	23:15	23:15
23:30	23:30	23:30	23:30
23:45	23:45	23:45	23:45
24:00	24:00	24:00	24:00

RufAuto
07841/603264

Abbildung 5-4 : Fahrplanaushang

Informationsflyer

Zur Eröffnung wurde eine Informationsflyer als Leporello an alle Haushalte im Stadtgebiet Achern verteilt. Dieser Flyer enthält alle Informationen zur Funktionsweise, Tarif, Erreichbarkeit der Zentrale etc. Außerdem sind die Taktzeiten des RufAutos angegeben (Abbildung 5-4 : Fahrplanaushang), aus Platzgründen aber nicht der komplette Fahrplan. Er enthält auch ein Grußwort des Bürgermeisters.

Der Flyer wurde von einer Marketingagentur gestaltet. Er ist in Anlage 3 entfaltet dargestellt.

Amtsblatt

Das wöchentlich erscheinende Amtsblatt „Achern aktuell“ wurde mehrfach als Informations- und Werbemedium genutzt. Hier wurden allgemeine Erläuterungen zum System gemacht. Auf den Seiten der jeweiligen Stadtteile wurden ortsbezogenen Fahrpläne veröffentlicht. Diese stellen als Auszug der Gesamtfahrpläne isoliert das örtliche Angebot bestehend aus RufAuto und Linienbus dar. Anlage 3 enthält beispielhaft den ortsbezogenen Fahrplan für Mösbach.

Internetauftritt Stadt Achern

Selbstverständlich sind auch alle Informationen auf der Homepage der Stadt Achern abrufbar. Flyer, Liniennetzplan sowie Fahrpläne der drei Linien sind als PDF herunterladbar.

Presse

In der Presse erfolgte eine regelmäßige Berichterstattung bei der Erstellung des Konzepts und der Umsetzung (insb. zu Zwischenberichten oder Weichenstellungen des Gemeinderats), zur Eröffnung sowie auch während der ersten Betriebsmonate.

Eröffnung

Am Samstag, 29.11.2014 fand die symbolische Eröffnung des RufAutos Achern mit der Enthüllung des Haltestellenschilds der Haltestelle Krankenhaus statt.



Abbildung 5-5: offizielle Einführung des RufAutos mit Oberbürgermeister Klaus Muttach, Claudia Meder-Thumberger (Firma Baden-Blitz), Dietmar Maier (Firma Nahverkehrsberatung Südwest Karlsruhe), Rainer Oberle (Fachgebietsleiter Hochbau- und Bauverwaltung) und Vertretern des Gemeinderates Achern

5.6 Erste Betriebserfahrungen

Bei Verfassung dieses Berichts lagen Erfahrungen aus den ersten vier Betriebsmonaten vor. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 361 Personen befördert (Abbildung 5-5). Mit 47 % besteht die größte Nachfrage auf der Linie 2. Trotz – oder gerade wegen – der guten Bus-Bedienung in Fautenbach und Önsbach nutzen hier auch viele Fahrgäste das RufAuto. Offensichtlich besteht in diesen Stadtteilen bereits eine große Bindung an den ÖPNV, auch von Fahrgästen, die weiter als 500 Meter zur Haltestelle gehen müssen und die nun gerne auch das RufAuto nutzen. Linie 1 wird von 29 % genutzt und Linie 3 von 24 %. Linie 3 hat das geringste Einwohnerpotenzial der drei Linien, ein ver-

gleichsweise gutes Busangebot und nur wenige Bereiche mit Haustürbedienung. Zahlen zur Nutzung der parallelen Busse und zu deren Entwicklung seit Einführung des RufAutos liegen leider nicht vor.

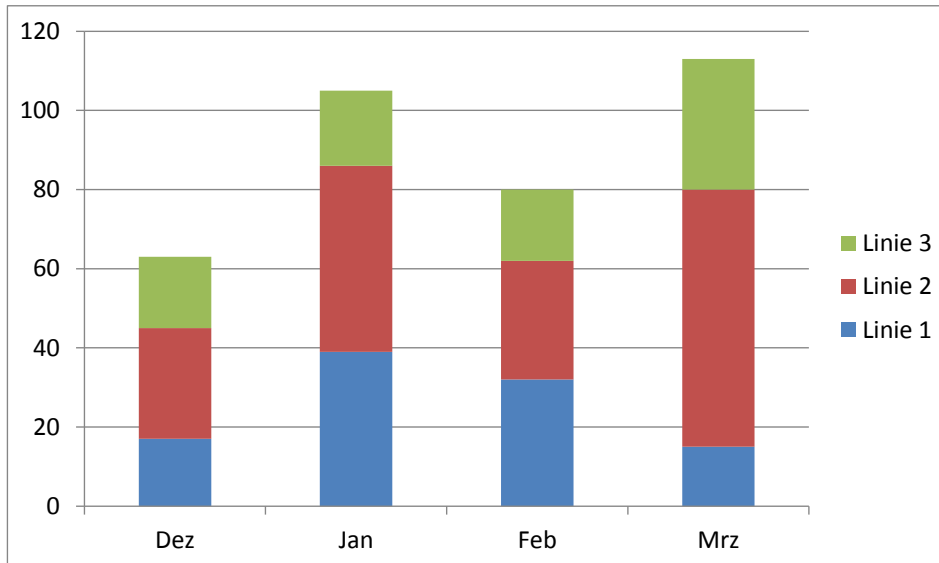


Abbildung 5-6: Nachfrageentwicklung nach Monaten

86 % der Fahrgäste nutzen den regulären Tarif von 3,00 €. 8 % fahren als Schwerbehinderte kostenlos und 6 % nutzen als TGO-Zeitkarteninhaber den ermäßigten Tarif.

Eine Auswertung der Nutzung nach Wochentagen zeigt, dass an Dienstagen mit 29 % die mit Abstand größte Nachfrage besteht. Zweitbeliebtester Tag mit 20 % ist Donnerstag, gefolgt von Montag und Mittwoch mit je 17 %. Der Freitag (12 %) ist vergleichsweise schwach. An Samstagen sind bei verkürzter Betriebszeit 5 % der Fahrgäste unterwegs. Erfahrungsgemäß ist die Pkw-Verfügbarkeit an Wochenenden größer als Montag bis Freitag. Dann ist bei Haushalten mit einem Pkw das „Familienauto“ häufig am Arbeitsplatz gebunden.

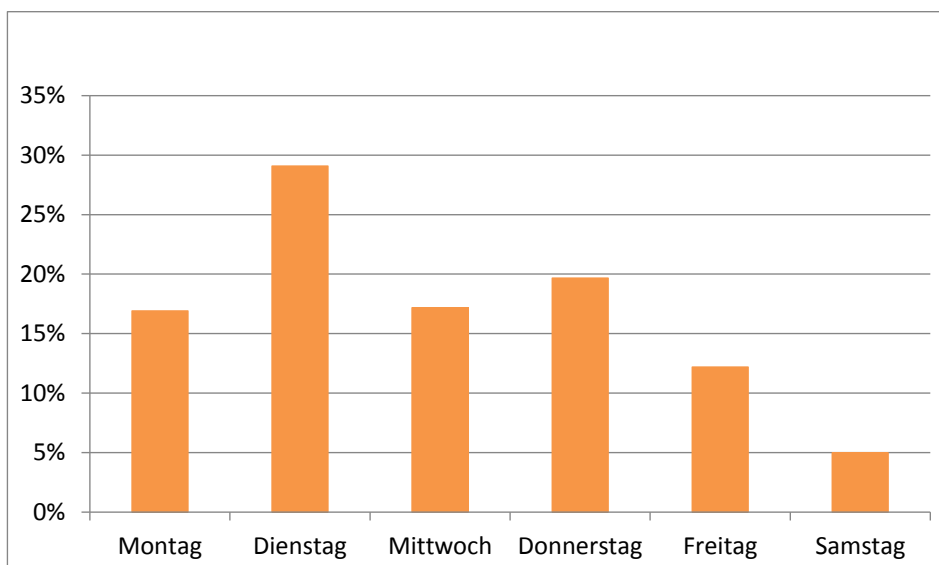


Abbildung 5-7: Verteilung der Nachfrage auf Wochentage

Auch die Verteilung der Nachfrage über den Tag lässt sich aus den vorhandenen Daten auswerten. Nach einem Spitzenwert zwischen 8:00 und 9:00 Uhr zeigt sich die zweithöchste Nachfrage überraschenderweise zwischen 10:00 und 11:00 Uhr, also nach der klassische Zeit, zu der Arztbesuche oder Behördengänge getätigt werden. Diese Statistik lässt vermuten, dass der Einkaufs- und Versorgungsverkehr beim RufAuto eine dominante Rolle spielt. Die Nachfrage sinkt über den Tag bis etwa 17:00 Uhr, um abends nochmals spürbar anzusteigen. Nachmittags und am frühen Abend Uhr findet meist eine Busbedienung statt, sodass das zu diesen Zeiten nur ein eingeschränktes RufAuto-Angebot besteht.

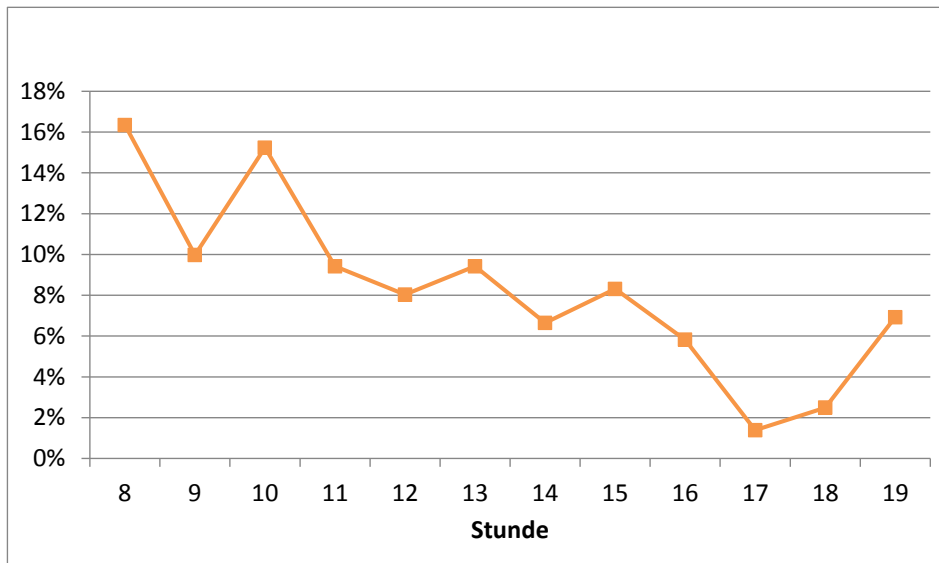


Abbildung 5-8: Tagesgang der Nachfrageentwicklung

In den ersten vier Monaten des Betriebs lagen die Kosten bei insgesamt 4.953,50 €. Die Fahrgelderlöse betrugen 992,00 € (20,1%). Das Defizit lag damit bei 3.961,50 €. Die Kosten pro Fahrt betrugen durchschnittlich 14,88 €, die Erlöse 2,98 €. Unterstellt man eine weitere moderate Nachfragesteigerung, so ergibt sich ein voraussichtliches Defizit im ersten Jahr von 12.000 bis 15.000 €. Die Kosten liegen damit noch unter dem prognostizierten Korridor von 18.000 bis 37.000 €. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass sich bei neuen ÖPNV-Angeboten gewöhnlich erst nach ca. drei Jahren eine Konsolidierung der Nachfrage einstellt, so dass in den nächsten Jahren mit weiteren Nachfragesteigerungen zu rechnen ist.

Gleiches gilt auch für die Sammelfunktion des Rufautos. Von den im Zeitraum Dezember bis März angebotenen 2.527 Fahrtenpaaren wurden 8,9% einmal angefordert, für 0,3% gab es mehrere Bestellungen (3,6 % aller bestellten Fahrten). Das bedeutet, dass bisher nur bei wenigen Fahrten eine angestrebte Bündelfunktion erreicht werden konnte. Bei einer Steigerung der Nachfrage ist aber eine überproportional höhere Bündelungswirkung zu erwarten.

6 Fazit

Mit dem RufAuto Achern konnte ein System umgesetzt werden, das der Bevölkerung in den Ortsteilen ein lückenloses, stündliches ÖPNV-Angebot schafft. Einkäufe, Erledigungen, Arztbesuche und Freizeitwege können so flexibel den ganzen Tag über durchgeführt werden. Das gilt auch für Freizeitwege von Jugendlichen, die mit ihren TGO-Zeitkarten das RufAuto verbilligt nutzen und damit Taxi Mama entlasten können. Die Kosten des Systems liegen dabei deutlich unter denjenigen eines starren Stadtbussystems. Auch die Umweltbelastungen liegen bei der erwarteten Nachfrage deutlich niedriger als bei einem Linienbus, der erst ab einer Nachfrage von etwa sieben Fahrgästen pro Fahrt seine ökologischen Vorteile ausspielen kann. Das RufAuto-System ist sogar dazu geeignet, den vorhandenen Bussen zusätzliche Nachfrage zuzuführen, da in Kombination der Systeme neue Wegeketten für die Fahrgäste möglich sind.

Die Erfahrungen der ersten Betriebsmonate bestätigen den Bedarf für ein solches System, das zwischen Dezember und Februar von ca. 250 Personen genutzt wurde. Die Nachfrage konzentriert sich dabei weder auf bestimmte Linien, noch auf bestimmte Tageszeiten oder bestimmte Wochentage. Die Nachfrage ist zwar nicht konstant, ist aber nahezu immer und überall vorhanden.

Wegen dem vorgegebenen Abstandsgebot zum bestehenden Linienverkehr bestehen im RufAuto Lücken, die eine vollumfängliche Nutzung behindern. So fahren die bestehenden Linienbusse nicht alle Haltestellen in Achern an, das RufAuto kann aber zu diesen Zeiten nicht genutzt werden. Nach Auswertung erster Erfahrungen könnten hier zusammen mit dem Landkreis nutzerfreundlichere Regelungen getroffen werden.

Bisher verkehrt das RufAuto montags bis samstags tagsüber. Eine Ausweitung auf die Abendstunden und das Wochenende ist ebenfalls denkbar.