2.3.4 Flexible Angebotsformen

Bei der Beschreibung des ÖPNV-Angebotes im NVP 2004 – 2008 wurde das Thema flexible Bedienungsformen praktisch ausgeblendet.
Angesichts des Umfangs und der Bedeutung, die Anruf-Sammeltaxi-Verkehre (AST) oder auch Anruf-Linientaxi-Verkehre (ALT) mittlerweile im ÖPNV-System des Landkreises Marburg-Biedenkopf spielen, wurde mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Gelegenheit genutzt, diese Bedienungsform auch im Rahmen der Bestandsaufnahme angemessen zu berücksichtigen.

In der Tabelle sind diejenigen Linien aufgelistet, die im Fahrplanjahr 2010 – zumindest teilweise – flexibel bedient wurden:

Linie	Mo-Fr		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Bedienungs-zeitraum	Grund takt	Bedienungs-zeitraum	Grundtakt	Bedienungs-zeitraum	Grundtakt
MR-30	ab 19:00	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-31	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-33	(ganztägig)	(120)	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-35	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-36	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-42	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-43	7:00-8:00	3 S-Fahrten	-	-	-	-
MR-44	6, 20+22	3 Fahrten	6:00, 14-22	120	ganztägig	120
MR-45	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-46	17:00	1 Fahrt	-	-	-	-
MR-52	-	-	-	-	ganztägig	120
MR-55	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-59	6:00-17:00	(120)	-	-	-	-
MR-61	17:00-23:00	120	10:00-20:00	3 Fahrten/R	-	-
MR-62	20:00	1 Fahrt	9:00-18:00	3 Fahrten	-	-
MR-65	10/11+19/20	2/3 Fahrten	8:00-18:00	3 Fahrten/R	-	-
MR-68	10, 13+17	1/2 Fahrten	-	-	-	-
MR-71	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-75	-	-	15:00-24:00	120	13:00-18:00	2 Fahrten/R
MR-76	4, 19+20	3/1 Fahrten	6:00	1 Fahrt	-	-
MR-77	ganztägig	120	ganztägig	120	-	-
MR-79	ab 20:00	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-80	ab 19:00	(60)	ab 15:00	120	11:00-17:00	2 Fahrten/R
MR-83	ganztägig	120	9:00-16:00	120	-	-
MR-85	5, 20+22	3 Fahrten	ganztägig	120	-	-
MR-86	ab 20:00	2/1 Fahrten	ab 16:00	120	10:00-18:00	2 Fahrten/R
MR-90	ab 19:00	120	ganztägig	120	ganztägig	120
MR-96	ganztägig	120	ganztägig	120	ganztägig	120
382	-	-	ab 16:00	120	ganztägig	120

Abb.: AST/ALT-Angebot im Landkreis Marburg-Biedenkopf, Stand: Fahrplanjahr 2010

Wie aus der Übersicht hervorgeht, kommen AST- oder ALT-Verkehre in der Regel in den Schwachlastzeiten, also in den Tagesrandlagen sowie samstags und sonntags zum Einsatz.
Des Weiteren lässt sich diese Bedienungsform aber auch in Gebieten einsetzen, die generell, sprich auch unter der Woche während der Hauptverkehrszeit, von einer schwachen Verkehrsnachfrage geprägt sind. In diesen Fällen kann auch die Einführung einer reinen AST- oder ALT-Linie[26] sinnvoll sein.
Bei den Linien MR-44, MR-79 und MR-83 handelt es sich um solche reinen AST-Linien, bei denen an allen Bedienungstagen der Woche anstatt „herkömmlicher" Linienbusfahrten AST-Verkehre angeboten werden.

Trotz unterschiedlicher Bezeichnungen handelt es sich bei den AST- und ALT-Verkehren im Landkreis um identische Angebote.
Zum Einsatz kommen Kleinbusse mit 8 Sitzplätzen. Analog zum Linienverkehr mit Bussen verkehren diese Kleinbusse ebenfalls zu festen Fahrplanzeiten. Des Weiteren besteht, wie im „herkömmlichen" Linienverkehr, eine Haltestellengebundenheit, d.h. sowohl bei Abfahrt als auch Ankunft werden immer die offiziellen, im Fahrplan ausgewiesenen Bushaltestellen angefahren.
Im Gegensatz zu anderen Kreisen wird im Landkreis Marburg-Biedenkopf kein Preiszuschlag für Fahrten mit einem AST oder ALT erhoben.

Bei den AST- und ALT-Verkehren ist eine vorherige Anmeldung des Fahrtwunsches erforderlich. Dies hat für den Betreiber den Vorteil, dass eine Fahrt nur dann durchgeführt wird, wenn auch wirklich ein entsprechender Bedarf besteht. In Räumen und Zeitlagen mit schwacher Nachfrage ist ein solches System nicht nur als wirtschaftlich sinnvoll, sondern zudem auch als umweltschonend anzusehen.
Die Anmeldung zur Nutzung einer AST-Fahrt muss im Landkreis Marburg-Biedenkopf mindestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen. Hierfür muss der Fahrgast in der Zentrale anrufen und dem Disponenten die gewünschte Abfahrtszeit und Einsstiegshaltestelle mitteilen.

[26] „Systemverkehr"

8.1.2.3 *Maßnahmen im Bereich Schülerbeförderung*

Damit die im Anforderungsprofil für die Beförderung von Schülern definierten Standards umgesetzt werden können, wird in den kommenden Jahren eine umfassende Abstimmung mit den Schulen erforderlich sein.
Neben Aspekten wie der Anzahl der An- und Abfahrten von und zu den Schulstandorten wird dabei auch die Frage nach einer gezielten Anpassung der Schulanfangs- und Endzeiten zu diskutieren sein.

Eine Flexibilisierung der Schulanfangs- und Endzeiten kann dann Einsparungen mit sich bringen, wenn durch sie in geringerem Umfang zusätzliche Fahrzeuge für die Spitzenzeiten vorgehalten werden müssen.
Die Voraussetzungen für eine Flexibilisierung der Schulanfangszeiten im Landkreis sind in Abstimmung mit den relevanten Akteuren zu prüfen.

Über die Bereitschaft der Schulen, die Schulzeiten mit dem Ziel einer Optimierung des Fahrzeugeinsatzes flexibel zu handhaben, wurde bereits in einer Reihe von konkreten Einzelfällen gesprochen; erste Anpassungen wurden auch bereits umgesetzt.
Diese ersten Ansätze sind in den kommenden Jahren – in Verbindung mit den Bemühungen zur Umsetzung der definierten Standards – konsequent weiterzuverfolgen.

8.1.2.4 *Maßnahmen im Bereich flexibler Bedienungsformen*

Flexible Bedienungsformen (d.h. Bedarfsverkehre wie AST) sollen dort zum Einsatz kommen, wo die Nachfrage den Einsatz von Bussen nicht rechtfertigt, es aber dennoch ein Angebot (z.B. als Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge – vgl. Kapitel 6.4.1) vorzuhalten gilt. Systemvorteil flexibler Bedienungsformen ist, dass Kosten (weitestgehend) nur dann entstehen, wenn Fahrten auch tatsächlich nachgefragt werden.

Es ist jedoch in Bezug auf die Einrichtung von Bedarfsverkehren darauf hinzuweisen, dass sie kein Patentrezept darstellt, mit dem sich im Bereich der lokalen Verkehre automatisch Einsparungen erzielen lassen. Ein bedarfsgesteuerter Verkehr ist vielmehr nur dort wirklich als wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll anzusehen, wo eine entsprechend geringe Verkehrsnachfrage vorherrscht.
Diese Aussage macht deutlich, dass auch die Entscheidung darüber, ob ein Angebot im Regelbetrieb mit Bussen oder als Bedarfsverkehr ausgestaltet werden soll, nur auf der Basis verlässlicher Nachfragedaten vernünftig getroffen werden kann.

Ab welcher Fahrgastnachfrage (ab welchem „Schwellenwert“) der Einsatz einer bestimmten Bedienungsform als sinnvoll anzusehen ist, d.h. ab welcher Fahrgastzahl z.B. eine Flexibilisierung des Angebotes in Erwägung gezogen werden sollte, lässt sich pauschal nicht festlegen. Die Entscheidung bezüglich des Verkehrsmitteleinsatzes wird für das jeweilige Angebot im Rahmen der Detailplanung im konkreten Einzelfall auf Grundlage einer Betrachtung der spezifischen Situation vor Ort zu treffen sein.

Mit der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV sollen auch Handlungsempfehlungen für die künftige Gestaltung der flexiblen Verkehre im Verbundgebiet vorgelegt werden. Der RNV arbeitet als lokaler Partner an der Ausgestaltung dieser Empfehlungen mit, ihm obliegt auch die Umsetzung von Empfehlungen, die im Sinne des Kreises sind.

Bei der weiteren Konkretisierung der Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel 8.1.3) werden – ähnlich wie bei den Angeboten im Busbereich – insbesondere die Angebote im Früh- und Spätverkehr sowie die flexiblen Fahrtenangebote an den Wochenenden auf den Prüfstand kommen.

Eine zusätzliche planerische Aufgabe wird es auch sein, eine Flexibilisierung weiterer, bislang im „Regelverkehr“ mit Bussen bedienter Angebote zu prüfen.
Insbesondere für Buslinien mit Erschließungsfunktion, die derzeit keine klare Angebotsstruktur aufweisen[105] (wie z.B. die Linie MR-52), werden die Möglichkeiten einer Umstrukturierung wie z.B. die Einrichtung eines Richtungsbandbetriebes zu untersuchen sein.

Bei einem **Richtungsbandbetrieb** werden die Merkmale des Linienbetriebes, der durch regelmäßige Fahrtenfolge und durch eine feste Route gekennzeichnet ist, mit denen der freien Bedarfssteuerung, also mit der individuellen Bedienung und der freien Beweglichkeit der Fahrzeuge, verbunden. Wie der Begriff „Richtungsband“ bereits andeutet, erfolgt die Bedienung der Haltestellen hierbei entlang einer vorgegebenen Linie und somit auf dem kürzesten Weg. Zusätzlich werden bei Bedarf (bei Anmeldung) auch Haltestellen abseits der Hauptstrecke bedient.

Eine weitere mögliche Betriebsform ist der **Flächenbetrieb**. Er stellt die Betriebsform mit den meisten Freiheitsgraden dar.
Neben einer reinen Bedienung nach Anmeldung eines Fahrtwunsches existieren hier innerhalb des Bedienungsgebietes weder räumliche noch zeitliche Einschränkungen. Des Weiteren gibt es auch keine vorgeschriebenen Haltestellen. Alle Orte des Gebietes können als Ein- bzw. Ausstiegspunkt genutzt werden. Diese Tatsache verdeutlicht den engen Zusammenhang zum Individualverkehr und somit den entscheidenden Vorteil dieser Betriebsform.
Ein Einsatz des Flächenbetriebs ist aufgrund seiner großen Freiheiten jedoch nur bei sehr geringer und ungerichteter Verkehrsnachfrage sinnvoll. Hier gilt es je nach Situation individuell zu entscheiden, ob ein Flächenbetrieb zum Einsatz kommen kann (z.B. auf Teilstücken der Linie MR-52).

[105] d.h. viele verschiedene Linienwege, unregelmäßiges Fahrtenangebot, etc.