

**Beschlussvorlage**

Vorlagen Nr.  
**17/254**

Status:

öffentlich

**Anrufbus / Stadtbusverkehr - Konzeptüberprüfung**

**Beratungsfolge:**

Nr.	Gremium	Datum	Zuständigkeit	Status	Beschluss
1.	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Energie		Empfehlung	öffentlich	
2.	Verwaltungsausschuss		Empfehlung	nicht öffentlich	

**Finanzielle Auswirkungen:**

Für die Bearbeitung der Vorstudie zur derzeitigen Situation des Anrufbusbetriebs, einer Studie zur Entscheidungsfindung bezüglich der künftigen Entwicklung des Anrufbusbetriebs und eine Fahrgastbefragung fallen Kosten in Höhe von rd. 30.000,- € an.

Die Kosten sind im Ergebnishaushalt 2017/2018 berücksichtigt.

**Beschlussvorschlag:**

Auf der Grundlage einer Analyse der aktuellen Situation des Anrufbus wird die vertiefende Betrachtung von folgenden zwei Szenarien beschlossen:

- Szenario 1 – Optimierung des heutigen Anrufbussystems
- Szenario 2 – Einführung eines Bürgerbusses

**Sachverhalt:**

Der Anrufbusbetrieb in Aurich wurde am 01.11.2004 als Ergänzungsbetrieb zum Regionalverkehr aufgenommen. Seither betreibt die Arbeitsgemeinschaft Anrufbus Aurich bestehend aus der Auricher Taxenzentrale, dem Omnibusbetrieb Andreesen und der Kreisbahn Aurich den Anrufbus. Das Konzept sollte folgende Zielsetzungen umsetzen:

- ein flächendeckender Betrieb mit kurzen Haltestellenabständen von 200m bis 400m
- ein möglichst kurzer Fahrtakt
- die Reduzierung von Leerfahrten
- ein politisch vorgegebener niedriger Fahrpreis
- möglichst geringe Betriebskosten
- 60.000 Fahrgäste im Jahr (anlehnend an die Fahrgäste vom Stadtbus).

Nachdem die gesetzten Ziele, besonders im Hinblick auf die Fahrgastzahlen (ca. 20.000 Fahrgäste im Jahr), nach der Einführung vom Anrufbus nicht erreicht werden konnten, wurde Ende 2007 der Fahrpreis um 30 % reduziert. Dadurch hat sich der jährliche Zuschussbeitrag deutlich von anfangs 192.000 € auf 230.000 € erhöht. Durch weitere außerplanmäßige Zuschusserhöhungen - wie die Einführung des Mindestlohns und einem erhöhten Aufwand für das Callcenter - liegt der Zuschussbedarf mittlerweile bei 300.000 € im Jahr. Demzufolge liegt der Zuschussbedarf je Fahrgast bei rund 31.000 Fahrgästen im Jahr bei etwa 9,50 €. Dieser Wert liegt deutlich über dem Durchschnittswert anderer flexibler ÖPNV-Bedienungsformen (3 - 5 €). Dies kann zum einem an der dispersen, flächenhaften Bedienung des Anrufbusses liegen, die zu hohen durchschnittlichen Fahrzeugkilometern der einzelnen Linien führen. Ein weiterer Grund könnte der hohe Flexibilisierungsgrad sein, der die Nachfrage- und Fahrtenbündelung erschwert.

Mit dem Anrufbus in Aurich besteht heute ein „soziales“ Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge. Den Anrufbus nutzen zu 90% Senioren, die keine Alternative haben. Für andere Fahrgäste entsteht wegen umwegiger Fahrten, unflexibler Bedienzeiten und nicht vorhandener Regelmäßigkeit kein Bedarf und Interesse, den Bus für alltägliche Wege zu nutzen. Ein CallCenter ohne Ortskenntnisse erschwert darüber hinaus eine effektive Fahrtenbündelung und -gestaltung. Im Zuge der weiteren Mobilitätsplanung stellt sich daher die Aufgabe, den innerstädtischen Busverkehr zu einem attraktiveren System zu entwickeln, der die Verkehrsanteile im öffentlichen Nahverkehr deutlich erhöht.

Als Basis für eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen zum Anrufbus sollen zwei Alternativen fachlich untersucht werden.

Zum einen die Optimierung des heutigen Anrufbussystems. Dabei soll es das Ziel sein, das rein bedarfsorientierte System mit Flächenerschließung, zumindest teilweise, zu einem Liniennetz mit Taktverkehr weiterzuentwickeln. Das optimierte Anrufbussystem (Szenario 1) soll dabei ein ergänzendes Angebot im ÖPNV werden, das ansatzweise eine Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl zulässt. So soll ein größerer Nutzerkreis gewonnen werden. Dabei sollen auch die Ausdehnung von Bedienzeiten sowie die gezielte Ansprache weiterer Nutzergruppen überprüft werden. Weiter sollen Anbindungsmöglichkeiten für heute schlecht erschlossene Gebiete wie z.B. die Industrie- und Gewerbegebiete geprüft werden.

Dabei sollte das System die Basis für ein modernes Stadtbussystem bilden. Dies erfordert aber sowohl eine entsprechende Zielsetzung im Rahmen eines verkehrspolitischen Leitbildes als auch einen größeren Umgriff mit Einbindung des Regionalverkehrs.

Zum anderen soll die Einführung eines Bürgerbusses (Szenario 2) betrachtet werden. Bürger fahren ehrenamtlich Bürger mit Unterstützung eines örtlichen Verkehrsunternehmens. Mit diesem inzwischen erprobten und weitverbreiteten System wird eine deutlich kostengünstigere Alternative gegenübergestellt. Hiermit soll ein ausreichendes Angebot dargestellt werden, dass aber wegen der begrenzten Kapazitäten nur geringe Fahrgastzahlen ermöglicht.

gez. Windhorst