

# **ANRUFBUS** Ostholstein

## Jahresbericht 2006



 **AUTOKRAFT** 

## Inhaltsangabe

### **0 Einleitung**

### **1 Statistische Daten des AnrufBusses Ostholstein**

- 1.1 Fahrgastzahlen
- 1.2 Quelle – Ziel – Beziehungen
- 1.3 Einnahmen
- 1.4 Fahrkartennutzung
- 1.5 Kilometerleistung
- 1.6 Nutzungsprofil nach Tageszeit
- 1.7 Kostendeckungsgrad
- 1.8 Fahrgastbefragung durch Interviewmethode

### **2 Problemstellungen und Lösungen**

- 2.1 Bündelung von Fahrten
- 2.2 Einbeziehung des Einzelhandels
- 2.3 Einbeziehung von Kindergärten
- 2.4 Werbung am Fahrzeug
- 2.5 Termine mit Interessenverbänden

### **3 Ausweitung des AnrufBusses / Ausblick**

- 3.1 Ausweitung des AnrufBus-Systems auf weitere Gemeinden
- 3.2 Fazit / Ausblick

## **4 Anlagen**

**4.1 Maßnahmenplan**

**4.2 Auswertung der Interviewmethode**

## 0 Einleitung

In diesem Jahresbericht werden die relevanten statistischen Daten des AnrufBus-Projektes für das Jahr 2006 dargestellt, mit den Daten des Vorjahr verglichen und anschließend interpretiert.

Im zweiten Teil des Berichtes gehen wir auf die Probleme des ersten und zweiten Jahres ein und analysieren deren Aktualität. Bei Bedarf werden Handlungsempfehlungen vorgeschlagen.

Der letzte Teil des Jahresberichtes, befasst sich mit einer möglichen Ausweitung des AnrufBusses.

## 1 Statistische Daten des AnrufBusses Ostholstein

Im Folgenden werden die wesentlichen statistischen Daten des AnrufBusses im zweiten Jahr dargestellt. Die einzelnen Daten werden interpretiert und mit den Vorjahreszahlen verglichen.

### 1.1 Fahrgastzahlen

Mit **18.668 Fahrgästen im Jahr 2006** haben wir die für das zweite Jahr geplanten Zahlen um ca. 2.000 Personen und damit um 12% überschritten. Im ersten Jahr hatten wir eine Überschreitung von 56% (9.000 Soll; 14.067 Ist).

Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen für das Jahr 2006 betragen 51,1 Fahrgäste pro Tag. Kalkuliert wurde ein Fahrgastaufkommen von 45,2 Fahrgäste pro Tag.

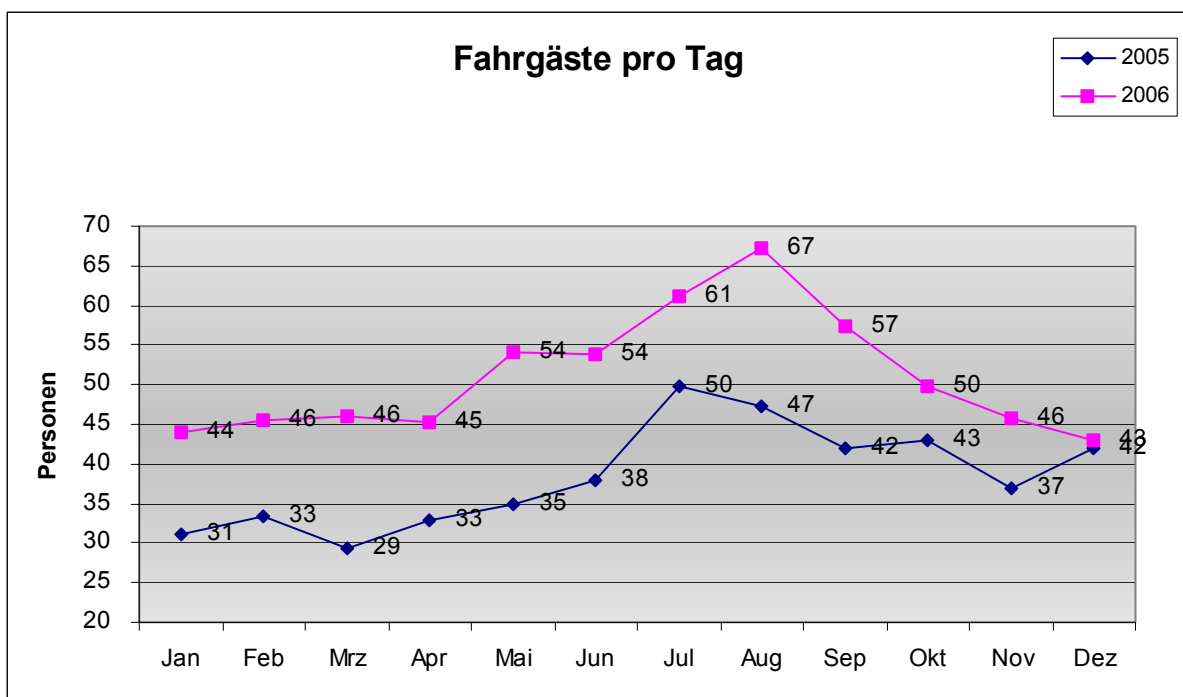
Die Annäherung der Ist- an die Planzahlen zeigt, dass in den kommenden Jahren die Abweichungen nicht so groß werden wie bisher.

Die touristische Ausprägung des Bedienungsbereichs lässt sich im Jahresverlauf der Fahrgastzahlen pro Tag (Spitzen in den Sommermonaten) sehr gut erkennen. Wie bereits im ersten Jahresbericht erklärt, sieht man, dass der AnrufBus von Ortsfremden (siehe Anlage Interviewmethode) genutzt wird. Hier zeigt sich die positive Wirkung der Maßnahme, die Touristikinformationen sowie die Pensionen und Hotels im Bedienungsbereich mit AnrufBus-Informationsflyern auszustatten. Zusätzlich wurden in diesem Sommer die Campingplätze mit Flyern ausgestattet. Dies zeigte laut unseren Disponenten eine starke Resonanz.

Die durchschnittliche Anzahl der beförderten Personen liegt in den letzten Monaten des Jahres und damit außerhalb der touristische geprägten Zeit nur unwesentlich höher als zu Anfang des Jahres. Dies lässt vermuten, dass wir die Planzahlen in den kommenden Jahren nicht mehr so stark übertreffen werden, wie in den vergangenen beiden Jahren.

Fahrgäste mit Schwerbehindertenausweis erzielen einen Anteil von 12,4% der Nutzer des AnrufBusses. Damit liegt diese Nutzergruppe um 4,4% höher als im Durchschnitt der Autokraft landesweit. Dies ist eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 1,6%. Es zeigt sich, dass der AnrufBus weiterhin eine wichtige Stütze der Mobilität für Schwerbehinderte im Kreis Ostholstein darstellt. Die Probleme durch die kostenfreie Beförderung dieser Nutzergruppe wurden bereits im Jahresbericht 2005 beschrieben.

Das in diesem Jahr der Dezember mit 43 Fahrgästen pro Tag nur mit 1 Person stärker besetzt war als im Jahr davor, ist zu einem Großteil auf die Witterung zurückzuführen. Im Vorjahr herrschte im Dezember bereits Schnee und Straßenglätte.



## Anzahl der Fahrgäste

Januar 06	Februar 06	März 06	April 06	Mai 06	Juni 06	Juli 06	August 06
1.363	1.274	1.424	1.358	1.676	1.616	1.897	2.087

September 06	Oktober 06	November 06	Dezember 06	Summe
1.720	1.545	1.374	1.334	18.668

## Anzahl der Nutzer des AnrufBusses mit Schwerbehindertenausweis

	<b>Schwerbehinderte mit Berechtigungs- ausweis</b>	<b>Begleiter von Schwerbehinderten</b>	<b>Rollstuhlfahrer</b>	$\Sigma$	<b>Anteil am ges. FG-Aufk.</b>	<b>Schwerb. AK- gesamt</b>
<b>Jan.- Dez.</b>	<b>1.840</b>	<b>320</b>	<b>148</b>	<b>2.308</b>	<b>12,36 %</b>	<b>7,99%</b>

## 1.2 Quelle – Ziel - Beziehungen

Es bestätigt sich wiederum die Tatsache, dass die beiden Städte Heiligenhafen und Oldenburg sowohl als Quell-, als auch als Ziel-Orte mit Abstand am häufigsten angefahren werden. Oldenburg nimmt 34% der Zielfahrten sowie 41% der Quelfahrten in Anspruch. Heiligenhafen ist hingegen nur in 16% der Beförderungsfälle Quell- bzw. Zielfahrt. Bei einem Erweiterungsmodell des AnrufBusgebietes auf das Ostseeferienland würde sich also die Stadt Oldenburg als „Verbindungspunkt“ der beiden AnrufBusgebiete gut eignen.

Festzustellen ist, dass die Orte Heiligenhafen und Oldenburg am meisten von Fahrgästen aus den jeweils zugehörigen Gemeinden angefahren werden. Wangels, Heringsdorf und Neukirchen sind im Vergleich zu den restlichen Gemeinden auch auf einem recht hohen Niveau.

Hier zwei Beispiele, wie die Dreieckstabelle zu lesen ist:

Von Heringsdorf (Quell-Gemeinde) nach Oldenburg (Ziel-Gemeinde) sind 673 Fahrten durchgeführt worden. In umgekehrter Richtung von Oldenburg (Quell-Gemeinde) nach Heringsdorf (Ziel-Gemeinde) waren es 971 Fahrten. Die Zahlen für Hin- und Rückfahrten müssen nicht übereinstimmen, da der Fahrgast entweder den Bus oder eine Mitfahrgelegenheit für eine der Fahrten genutzt hat.

Anzahl der Fahrten zwischen den Gemeinden / Städten  
(nicht Anzahl der Fahrgäste!)

		Ziel - Gemeinde									Gesamt- ergebnis	
		Dahme	Göhl	Gremersdorf	Großenbrode	Grube	Heiligenhafen	Heringsdorf	Neukirchen	Oldenburg		Wangels
Quelle-Gemeinde	Summe - Anzahl Fahrten											
	Dahme	10			3	41	169	25	11	534	17	810
	Göhl			1		2	5	7		35	4	54
	Gremersdorf			29	1	2	141	13	2	267	13	468
	Großenbrode	11		26	43	7	336		18	92	7	540
	Grube	45	7	2	4	30	170	73	11	484	74	900
	Heiligenhafen	193	4	167	329	206	13	376	553	468	297	2606
	Heringsdorf	15	1	7	2	70	394	20	40	673	11	1233
	Neukirchen	11		4	27	15	697	46	19	571	38	1428
	Oldenburg	523	67	484	104	419	408	971	669	1353	1706	6704
	Wangels	11	1	12	7	21	321	10	26	1117	85	1611
		819	80	732	520	813	2654	1541	1349	5594	2252	16354

Als **Gesamtergebnis für das Jahr 2006** sind folgende Zahlen zu verzeichnen:

<b>Anzahl der Fahrgäste:</b>	<b>18.668</b>
------------------------------	---------------

**Anzahl der Fahrten:** 16.354

<b>Anzahl der Bündelungen:</b>	<b>3.219</b>
--------------------------------	--------------

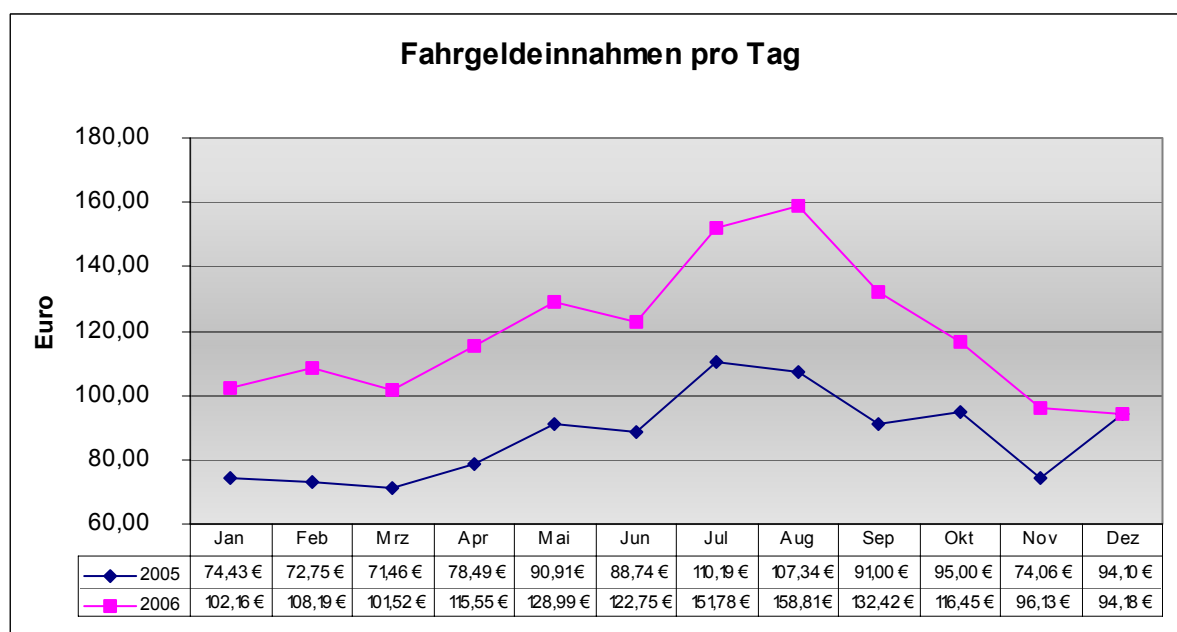
**Anzahl Fahrten mit Kinderwagenmitnahme:** 45

<b>Anzahl Fahrten mit Rollstuhlmitnahme:</b>	<b>148</b>
--	------------

Der Anteil der Bündelungen entspricht mit 3.219 von 16.354 Fahrten einer Quote von 19,7 %. Die Anzahl der Bündelungen ist von 1.917 im Jahr 2005 auf 3.219 gestiegen. Das bedeutet eine Steigerung von 67,92 %!

## 1.3 Einnahmen

Die Gesamtnettoeinnahmen der Fahrgelder liegen bei 44.823,04 € (inkl. §45a PBefG und Schwerbehindertenausgleich) für das Jahr 2006. Kalkuliert wurde eine Nettoeinnahme von 42.198,75 €. Die Steigerung von 2.624,29 € ist im Vergleich zum Vorjahr (Soll: 23.017 €; Ist: 33.046 €) deutlich geringer und zeigt, dass wir uns annähernd an den Grenzen der Planzahlen bewegen.



**Durchschnittliche Fahrgeldeinnahme pro Tag = 119,08 €**



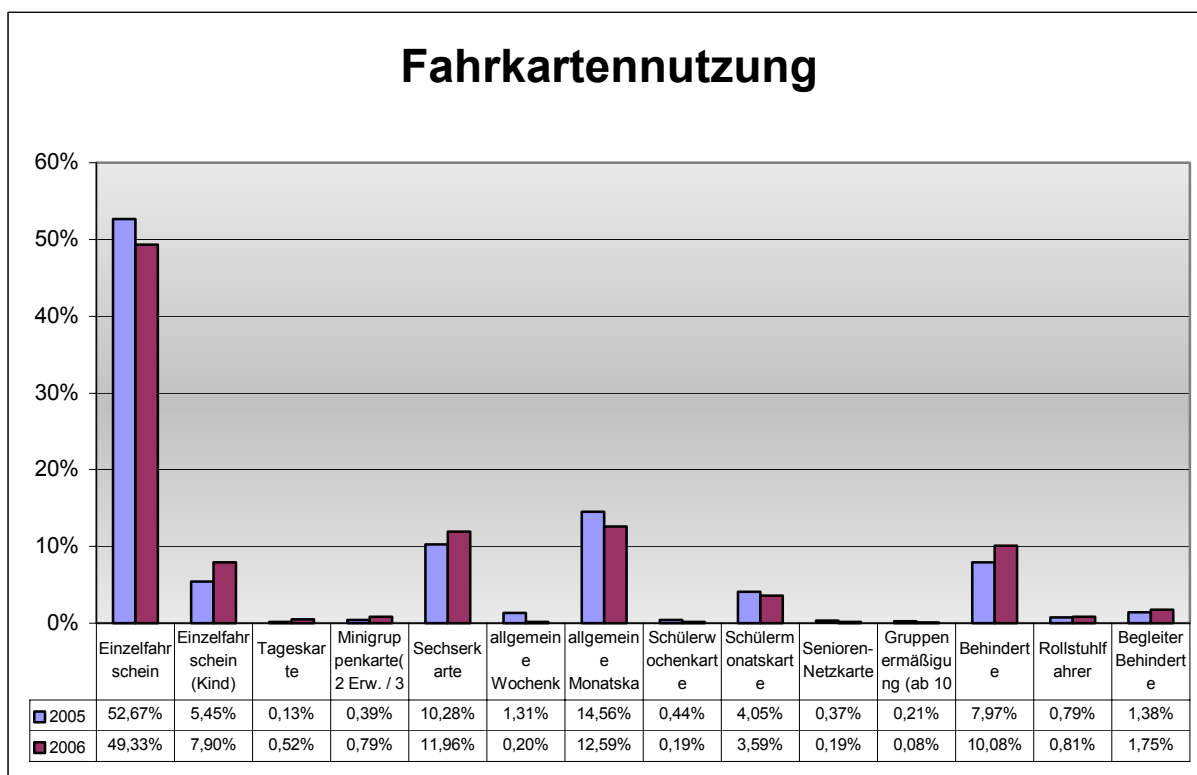
Die durchschnittliche Einnahme von 119 € pro Tag liegt ca. 8 € pro Tag unter den kalkulierten Werten! Die Einnahmen je Fahrgast liegen im Durchschnitt bei 2,40 € und somit auch unter der ursprünglich kalkulierten Pro-Kopf-Einnahme.

Kalkuliert wurde ein Erlös von 2,75 € / Fahrgast und Einnahmen von 127 € / Tag. Die Unterschreitung der kalkulierten Beträge und die Verringerung des Erlöses je Fahrgast wird durch die stärkere Nutzung von Zeitkarten, Mehrfachfahrkarten und dem hohen Anteil der kostenlos beförderten Schwerbehinderten Personen verursacht. Eine nähere Erläuterung zu diesem Punkt ist unter 3.2 zu finden.

Im Vergleich zum Jahr 2005 (87,35 € Fahrgeldeinnahmen / Tag) haben wir zwar eine deutliche Steigerung verzeichnet, jedoch liegen wir bei den kalkulierten Einnahmen pro Tag um ca. 6 % unter den Planzahlen.

## 1.4 Fahrkartennutzung

Die Hälfte aller verkauften Fahrkarten fällt auf den Einzelfahrschein! Ein recht hoher Teil der Verkäufe verteilt sich auf die Zeit- und Mehrfachfahrkarten sowie auf die kostenlose Nutzung mit dem Schwerbehindertenausweis. Die hieraus resultierenden Probleme wurden unter 1.3 beschrieben. Im Vergleich zum Jahr 2005 sind die Unterschiede in der Nutzung der Fahrkartenart sehr gering, daher ist die Nutzungsverteilung der Fahrkarten auch weiterhin in dieser Größenordnung zu erwarten.

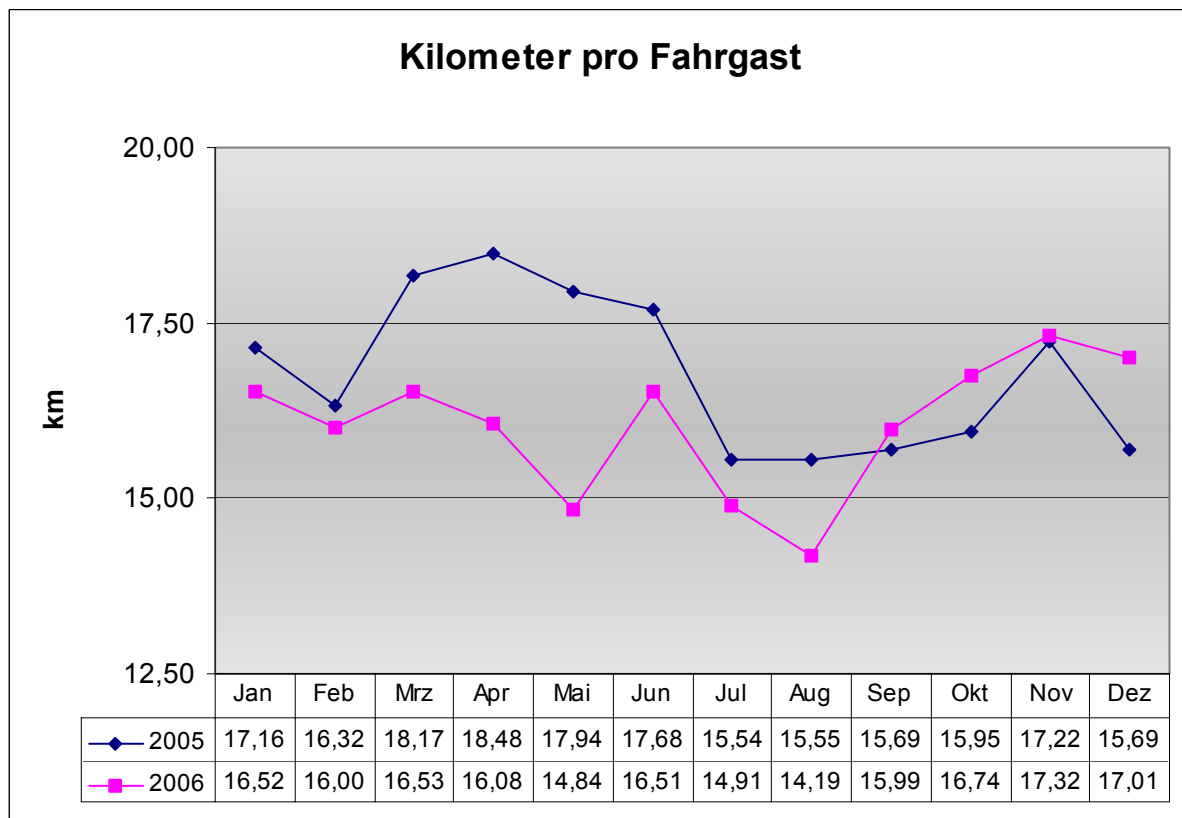


## 1.5 Kilometerleistung

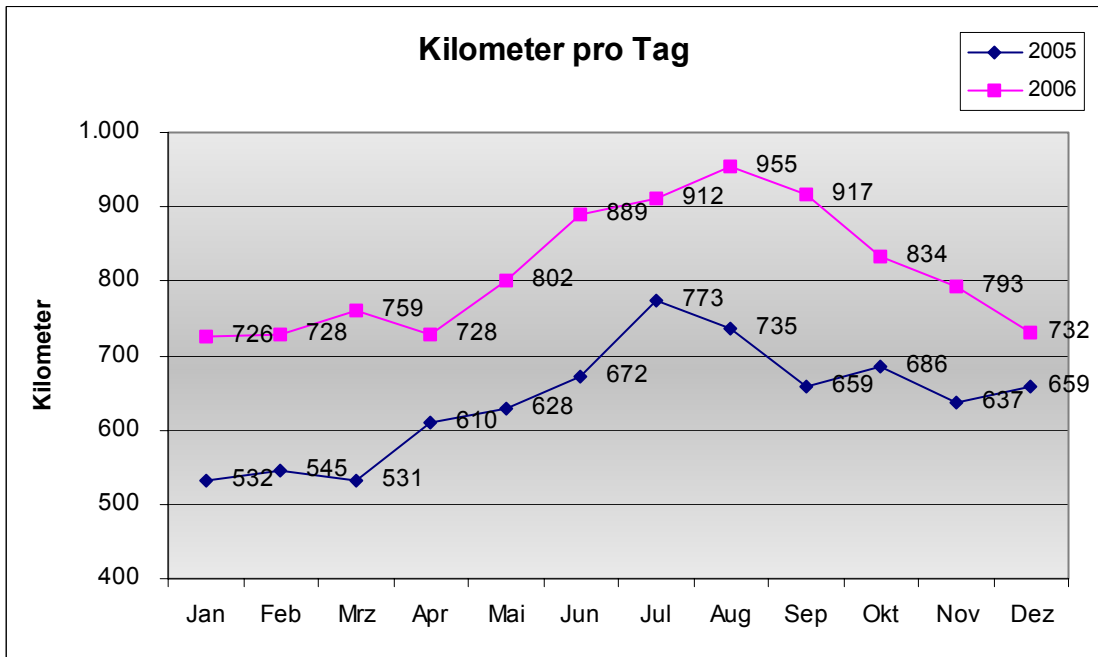
Die durchschnittliche Kilometerleistung je Fahrgast (mittlere Reiseweite) liegt im Jahr 2006 bei 16,05 Kilometer pro Fahrt. Dies sind 4,85 Kilometer (43,3%) mehr als im Kalkulationsmodell im Vorfeld berechnet wurde (Modellannahme lag bei 11,2 km / Fahrt). Es ist in den Sommermonaten zu erkennen, dass wir dort in den Bereich von 14 km / Fahrt kommen, jedoch in den letzten 4 Monaten über den Werten des Vorjahres liegen.

Im Vergleich zum Jahr 2005 (16,78 km / Fahrgast) haben wir zwar eine Einsparung von 0,63 km/Fahrgast. Der Trend zum Ende des Jahres lässt jedoch erkennen, dass die Planung von 11,2 km / Fahrgast nicht kurzfristig realisierbar ist.

In den Modellrechnungen für das Gebiet „Fehmarn“ und „Ostseeferienland“ werden wir die Erkenntnisse aus dem jetzigen AnrufBusgebiet einfließen lassen und somit einen höheren bzw. realistischeren Planwert ansetzen.



Die Kilometerleistung pro Tag betrug im Jahr 2006 durchschnittlich 815 km. Im Vergleich zum Jahr 2005 (Schnitt von 639 km) ist der Anstieg durch die gestiegenen Fahrgastzahlen zu begründen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Kilometer pro Fahrgast in den letzten Monaten gestiegen sind, die Kilometer pro Tag allerdings gefallen.

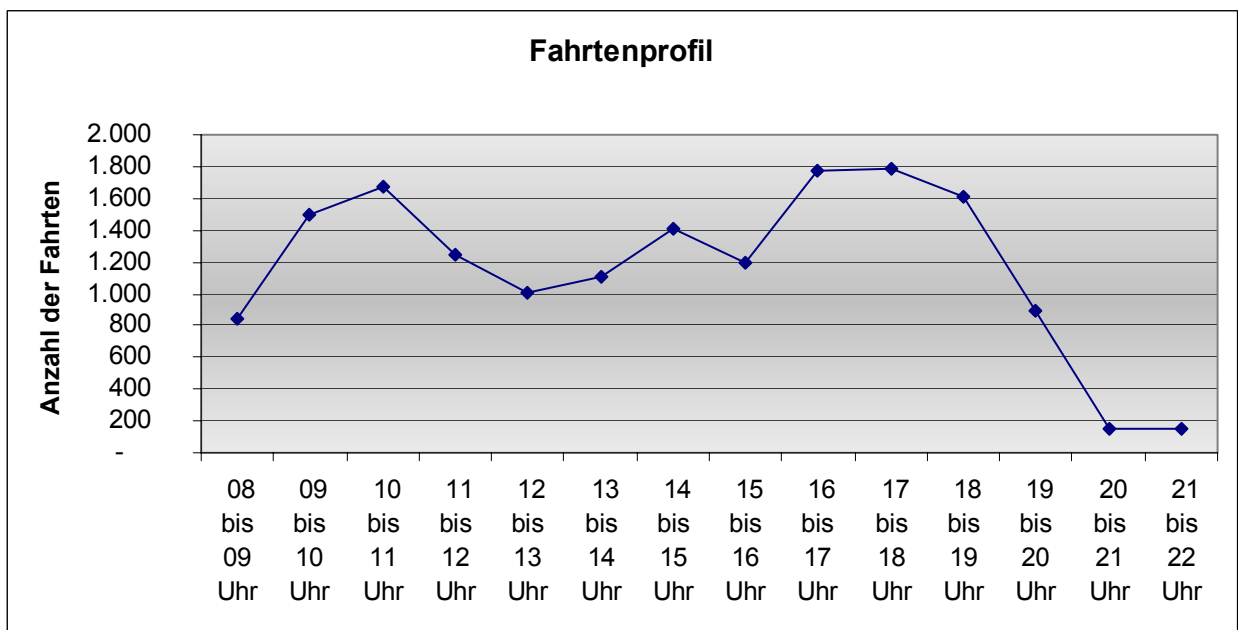


## 1.6 Nutzungsprofil nach Tageszeit

Das Nutzungsprofil über den Tag zeigt, dass der AnrufBus besonders morgens zwischen 9 und 11 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr genutzt wird.

Der Verlauf ist im Vergleich zum Jahr davor annähernd identisch.

Die Fahrten von 20 bis 22 Uhr werden nur am Freitag und Samstag angeboten. Daher dürfen die geringen Nutzungswerte nicht direkt mit den übrigen Zeitlagen verglichen werden. Würden die Spätfahrten auch unter der Woche angeboten werden, lägen die Werte bei ca. 500 Fahrten pro Jahr. (Vergleichsrechnung)



## 1.7 Kostendeckungsgrad

Kosten	2006 Planung	2006 Ist	Differenz
2. Laufende Kosten			
2.1 Personal	218.779,75 €	219.142,73 €	362,98 €
2.2 Fahrzeug	56.537,46 €	110.102,38 €	53.564,92 €
2.3 Disposition	766,94 €	1.140,90 €	373,96 €
3. Marketing	12.782,30 €	9.862,00 €	- 2.920,30 €
<b>Summe</b>	<b>288.866,45 €</b>	<b>340.248,01 €</b>	<b>51.381,56 €</b>

Die Personalkosten liegen trotz des höheren Fahrtaufwandes fast bei der Planzahl. Die Kosten Fahrzeug beinhalten überwiegend die Kraftstoffkosten, die aufgrund der höheren Auslastung der Fahrzeuge gestiegen sind. Auch der Preis für den Dieselkraftstoff hat sich leider auf einem höheren Niveau entwickelt, als ursprünglich angenommen.

Die allgemeinen Dispositionskosten werden am Jahresende umgelegt und dürften sich nach heutiger Annahme in der geplanten Höhe bewegen.

Einnahmen	2006 Planung	2006 Ist	Differenz
<b>Unternehmerischer Anteil</b>			
1. Anteil der Autokraft			
1.1 Fahrgeldeinnahmen netto	42.198,75 €	44.823,04 €	2.624,90 €
1.1 Umstrukturierungsertrag	76.693,78 €	76.693,78 €	- €
Zwischensumme			
<b>Summe</b>	<b>118.892,53 €</b>	<b>121.516,82 €</b>	<b>2.624,29 €</b>

Die Fahrgeldeinnahme weist – obwohl die Anzahl der Fahrgäste 12% über der prognostizierten Zahl liegt – nicht die Höhe der Planzahl auf.

Die Ursache liegt in der geringeren durchschnittlichen Einnahme pro Fahrgast, wie oben beschrieben.

<b>Kostendeckungsgrad</b>	<b>14,61 %</b>	<b>13,22 %</b>
---------------------------	----------------	----------------

Der Kostendeckungsgrad liegt für 2006 bei ca. 13,22%. Kalkulatorisch wurden ursprünglich 14,61% erwartet. Im Gegensatz zum Vorjahr, wo nur einen Kostendeckungsgrad von 10,49% ist eine Steigerung festzustellen.

## 1.8 Fahrgastbefragung durch Interviewmethode

Wie bereits im Halbjahresbericht erwähnt, haben wir im August und September eine erneute Fahrgastbefragung durchgeführt. Diesmal haben wir die Interviewmethode gewählt. Das bedeutet, dass zu bestimmten Zeitpunkten jeder Fahrgast auf seiner Fahrt durch einen Interviewer befragt wird. Der Vorteil liegt in einer wesentlich höheren Rücklaufquote und einem dann verstärkt repräsentativen Umfrageergebnis.

- Die Interviewmethode wurde bei 279 Fahrgästen durchgeführt.
- **Ergebnisse:**
- Über 37 % der AnrufBus-Kunden waren Neukunden, haben also vor Nutzung des AnrufBusses bisher keine ÖPNV-Angebote genutzt. Das ist eine Steigerung um 70 % zum Vorjahr.
- 58 % der Befragten würden eine Erhöhung des Komfortzuschlages auf 1,00 € akzeptieren, 24% sind gegen eine Erhöhung.
- Die genauen Ergebnisse der Befragung sind als Anlage beigefügt.

## 2 Problemstellungen und Lösungen

Im Folgenden werden einige der im ersten Jahr aufgetretenen Probleme noch einmal aufgenommen und die Entwicklung und Lösung dieser Probleme dargestellt.

### 2.1 Bündelung von Fahrten

Die Zusammenfassung von Fahrten (Bündelung) nimmt mit steigender Fahrgastzahl in Relation zum Vorjahr wie erwartet zu. Der Anteil der Bündelungen mit 3.216 von 16.354 Fahrten entspricht einer Quote von 19,7 %.

### 2.2 Einbeziehung des Einzelhandels

Um einen weiteren Kundenstamm für uns zu gewinnen, wurde geprüft sogenannte Einkaufsfahrten für Kunden mit dem AnrufBus durchzuführen. Im September hat ein Gespräch mit dem Leiter vom familia-Markt in Oldenburg stattgefunden. Aus unserer und aus Sicht der Leiters des familia-Marktes würde sich eine Kooperation im Sinne der Auslieferung von Waren nicht lohnen.

Gründe dafür sind unter anderem bestimmte Auflagen für den Transport von Lebensmitteln. So dürfen z. B. die Transportbehälter keine Temperatur über 7° C aufweisen. Somit entfällt die Beförderung verderblicher Ware etc. ), des weiteren wäre der zusätzliche Arbeitsaufwand für unsere Fahrer zu hoch.

Trotz der leider nicht umsetzbaren Kooperation bezüglich der Einbindung in die Warenauslieferung konnte eine andere Kooperationsvereinbarung getroffen werden:

Die familia-Märkte in Oldenburg und Heiligenhafen erkennen seit dem 19.10.2006 bei AnrufBus-Fahrgästen den Komfortzuschlag als Rabatt an. Jeder Fahrgast, der die AnrufBus-Komfortfahrtscheine an der Kasse abgibt, erhält auf seinen Einkaufsbetrag (Mindestsumme 20 €) 1€ als Rabatt anerkannt.

Seit dem 19.10. letzten Jahres bis zum Jahresende haben bei familia-Oldenburg 117 Kunden und bei familia-Heiligenhafen 185 Kunden diesen Vorteil genutzt!

Es wurden im Laufe des Jahres an beiden familia-Märkten in Oldenburg und Heiligenhafen neue Haltestellen eingerichtet. So haben die Kunden einen zusätzlichen direkten Zugang zu den jeweiligen Gewerbegebieten. Familia zeigte auch Interesse für Außenwerbung an den AnrufBussen. Hier ist leider bis zum Jahresende kein konkreter Auftrag erfolgt.

## 2.3 Einbeziehung von Kindergärten

Die Kindergärten wurden im Juni angeschrieben. Interesse an einer Zusammenarbeit zeigte nur der Kindergarten „die Räuberhöhle“ in Hansühn. Dort kam es am 13.12.06 zu einem Treffen mit den interessierten Eltern und den Kindergartenvertretern. Die Einrichtung eines Dauerauftrages ist den Eltern jedoch zu kostenintensiv, so dass es bis heute zu keiner Zusammenarbeit gekommen ist.

## 2.4 Werbung am Fahrzeug

Da sich bisher auf die Anfragen der interessierten Firmen (Lübecker Nachrichten und Fa. BREMER) keine konkreten Aufträge entwickelt haben, wurde im 2. Halbjahr erneut sowohl mit diesen beiden Firmen, als auch andere Firmen im AnrufBusgebiet Akquise betrieben. Bisher haben sich keine Aufträge ergeben.

## 2.5 Termine mit Interessenverbänden

- Im Laufe des Jahres wurden mehrere Seniorenheime besucht, um weitere potentielle Interessengruppen anzusprechen. Unter anderem wurde das DRK-Dahme, der Seniorenverband Oldenburg sowie die „Grömitzer Höhe“ besucht. Weitere Besuche sind für das folgende Jahr geplant.
- Im November kam es zu einem Treffen mit der Gemeinde Kellenhusen, bei dem das Projekt AnrufBus noch einmal ausführlich präsentiert wurde.

## 3 Ausweitung des AnrufBusses / Ausblick

### 3.1 Ausweitung des AnrufBus-Systems auf weitere Gemeinden

Im 2. Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein ist die Ausweitung des AnrufBus-System als Ziel verankert.

Die Ausstattung der Fahrzeuge muss auch nicht den Standard des bestehenden Systems abbilden. Eine geringere Ausstattungsqualität im Bereich der Fahrzeuglenkung würde den Fahrer mehr fordern aber nicht zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Angebotes führen.

Für die im Rahmen des Verkehrskonzeptes RNVP vorgeschlagene Ausweitung des AnrufBusgebietes im südlichen Bereich des Oldenburger Grabens sind erste Planungsgespräche mit der Kreisverwaltung durchgeführt worden.

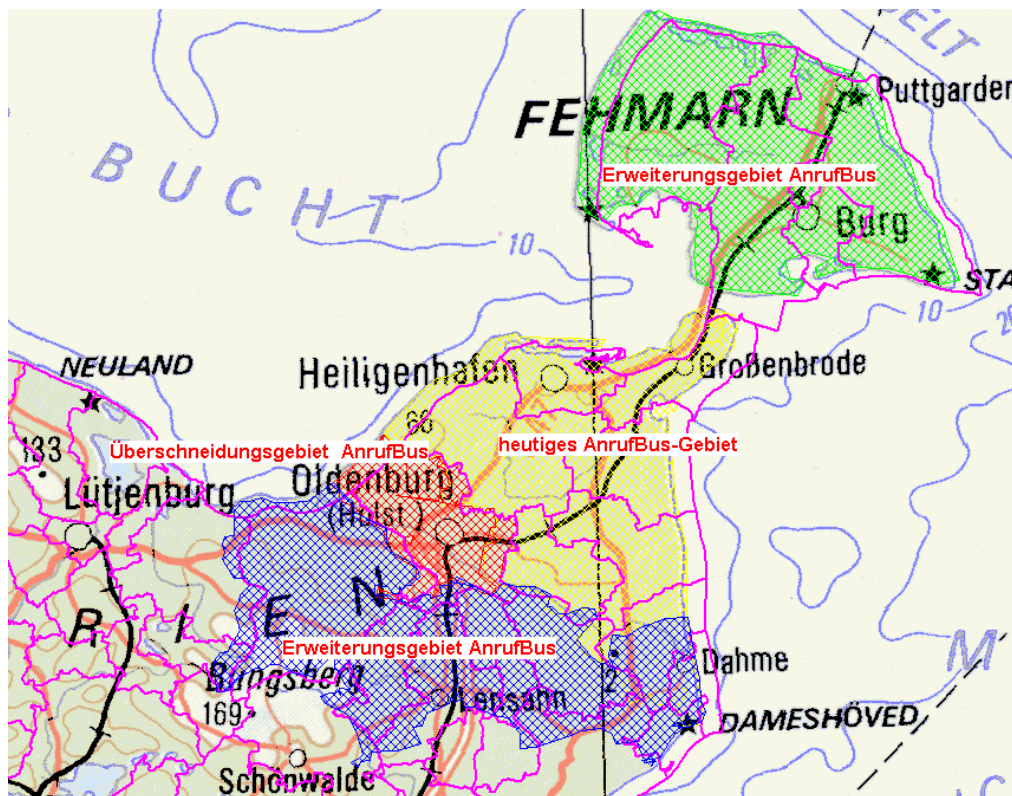
Auf der Insel Fehmarn wird es möglich, eine flächendeckende Erschließung zu erbringen die heute auf Grund der Verkehrsinfrastruktur mit Bussen nicht möglich ist. So werden die Hauptquellpunkte im Sommer, die 15 Campingplätze sein, die von großen 12m-Linienbussen nicht bedient werden können.

Es wurde für Fehmarn ein erstes Angebot vorbereitet, welches dem Kreis Anfang 2007 zugeleitet wird.

Die u. a. Karte zeigt sowohl das bestehende (gelb und rosa), als auch die vorgeschlagenen Erweiterungsgebiete (grün, blau und rosa) für den AnrufBus.

Sehr gut zu trennen ist das Gebiet der Insel Fehmarn (grün). Hier bildet die Fehmarnsundbrücke eine natürliche Grenze zum Festlandquadranten.

Differenzierter ist die Situation südlich von Oldenburg. Hier wird vorgeschlagen, dass die Gemeinden südlich des Oldenburger Grabens einen eigenen Quadranten bilden sollten. Das Gebiet Oldenburg sollte dann sowohl zum bisherigen, als auch zum neuen AnrufBus-Gebiet gehören. Dieses wurde hinsichtlich der vorhandenen Software geprüft und ist mit einer Programmanpassung möglich.



## 3.2 Fazit / Ausblick

Auch nach Ablauf des zweiten Betriebsjahres kann als Fazit die Einführung des AnrufBus-Systems in einem bevölkerungsschwachen Gebiet im Norden Ostholsteins als weiterhin gelungen bewertet werden. Es findet sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den im AnrufBus-Beirat sitzenden Aufgabenträger- und Interessenvertretern eine hohe Akzeptanz.

Wie bereits im letzten Halbjahresbericht erwähnt, sollte ein besonderes Augenmerk auch zukünftig auf die Fahrgeldeinnahmen gelegt werden, da einerseits durch Kostensenkung, andererseits aber durch die Steigerung der Fahrgeldeinnahmen der Deckungsbeitrag und somit die Chance auf Ausweitung und Weiterführung des AnrufBus-Projektes noch stärker sichergestellt werden kann. Das Argument, die Akzeptanz des AnrufBus-Projektes durch Anpassung der Fahrgeldeinnahmen nicht zu gefährden widerspricht der Absicht, den AnrufBus nach der fünfjährigen Pilotprojektphase mit einem möglichst hohen Deckungsbeitrag weiterzubetreiben und auf weitere Regionen auszuweiten.

Die in Kapitel 1.3 aufgeführte Tendenz der Fahrgäste, mit Mehrfach- und Zeitkarten günstiger zu fahren hat sich zum Ende des Jahres 2006 sogar verstärkt und unterläuft den von uns ursprünglich angedachten Eigenbeteiligungsbeitrag des Fahrgastes.

Gerade aufgrund dieser sich bestätigenden Erkenntnis sollte kurzfristig mit den Aufgabenträgern über die Möglichkeit verhandelt werden, ob für eine solidere Finanzierungsbasis des Projektes ab einem bestimmten Zeitpunkt (z. B. 01.01.2008) die Fahrten nur noch mit Einzelfahrschein plus Komfortzuschlag gelten zu lassen, da z. Z. die rabattierten Fahrscheine die Eigenfinanzierungsquote unterwandern.



Der Vorschlag, im AnrufBusverkehr nur noch Einzelfahrscheine für Erwachsene und Kinder zzgl. dem Komfortzuschlag zu verkaufen, sollte nochmals diskutiert werden, zumal sich dadurch die Kosten reduzieren würden.

Auch der bereits im letzten Halbjahresbericht erwähnte Komfortzuschlag ist ebenfalls als zusätzliches Regulativ anzusehen. Hier ist die Steigerung der Einnahme leicht zu ermitteln, in dem man diese mit der Anzahl der Fahrgäste multipliziert und davon 10-15% aufgrund des möglichen Fahrgastschwundes abzieht.

Aufgrund der Tarifstruktur und der damit verbundenen niedrigen Fahrpreise kann der AnrufBus nicht als eigenwirtschaftliches Angebot gefahren werden. Es sollte daher bereits kurzfristig das Augenmerk auf die Erreichung eines möglichst hohen Deckungsbeitrags durch Einfluss auf die Fahrpreisgestaltung gelegt werden.

Hauptsächlich dadurch können die Zuschüsse verringert werden und dem AnrufBus über den Pilotzeitraum hinaus eine finanzierbare Perspektive geben.

Eine weitere Erkenntnis aus dem abgelaufenen Jahr ist die hohe Akzeptanz des AnrufBusses durch die Touristen. In Kapitel 1.1 ist dieser auf dem Schaubild sehr klar zu erkennen, dass im Hochsommer um den August herum die Zahl der Fahrgäste am höchsten war.

Als zusätzliche Steigerungsmöglichkeit der Einnahmeseite und damit des Kostendeckungsgrades wäre die Einbindung der Campingplatzbesitzer und Pensions- / Hotelbetreiber in die Finanzierung. Durch eine mögliche Beteiligung dieser Gruppe könnten zusätzliche Einnahmen generiert werden. Gerade für diese Gruppe bildet der AnrufBus eine große Steigerung ihrer Attraktivität.

## 4 Anlagen

### 4.1 Maßnahmenplan

### 4.2 Auswertung der Interviewmethode

### 4.3 Pressespiegel 2006