

## Anlage 8.05

### Leitlinie für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienformen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund



**AnrufBus** Gebiet Eilenburg - Jesewitz - Taucha



**AnrufBus**

☎ = verkehrt nur nach Anmeldung bei der PVG BLK, Tel. 034465/22970 bis spätestens 1 Stunde vor Fahrtbeginn  
 ☎ = Rufbus – verkehrt nur nach Anmeldung unter Tel. 01805/331010 bis spätestens 1 Stunde vor Fahrtbeginn

**AST**

**b**

☎ AnrufLinientaxi: Anmeldung mindestens 20 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit unter der Tel.-Nr.: 0341/492-2038 oder beim Fahrpersonal der LV8. Es gilt der Tarif des MDV.

**Hauptdokument:** Handbuch zur Umsetzung der Regeln und Standards im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

**Datum:** 01.07.2010

**Autor:** Arbeitsgruppe Verbund-Verkehrsplanung

## Änderungshistorie

Nr.	Datum	Name	Änderungen
1)			
2)			
3)			
4)			
5)			
6)			
7)			
8)			
9)			
10)			
11)			
12)			

### Arbeitsgruppe Verbund-Verkehrsplanung – Mitwirkende:

Frau Beyer	Landkreis Saalekreis
Frau Hupfer	PVG Burgenlandkreis
Herr Bohrt	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt
Herr Engelke	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
Herr Weiß	Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland“
Herr Kluge	Hallesche Verkehrs AG
Herr May	Kreis Mittelsachsen
Herr Rausch	Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung
Herr Roesler	Stadt Halle (Saale), Stadtplanungsamt
Herr Weißleder	DB Regio, Verkehrsbetrieb Mitteldeutschland
Herr Westphal	Leipziger Verkehrsbetriebe
Herr Schmerbeck	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Herr Oehme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund

# Inhaltsverzeichnis

<b>Teil A:</b>	<b>Festsetzungen für flexible Bedienformen im MDV .....</b>	<b>4</b>
1.	<b>Zielstellungen für die Einrichtung flexibler Bedienformen .....</b>	<b>4</b>
2.	<b>Systemdefinition .....</b>	<b>5</b>
3.	<b>Leistungsmerkmale .....</b>	<b>6</b>
3.1.	Bedienungshäufigkeit.....	6
3.2.	Betriebszeiten .....	7
3.3.	Räumliche Verknüpfung.....	8
3.4.	Zeitliche Verknüpfung/Anschlüsse .....	8
4.	<b>Vorlaufzeiten für die Anmeldung .....</b>	<b>9</b>
5.	<b>Kommunikation/Information .....</b>	<b>10</b>
5.1.	Darstellung der Angebote .....	10
5.1.1.	Gedruckter Fahrplan .....	10
5.1.2.	Elektronische Fahrplanauskunft.....	10
5.2.	Kundeninformation .....	11
6.	<b>Tarifanwendung .....</b>	<b>11</b>
6.1.	MDV-Tarif .....	11
6.2.	Zuschläge zum MDV-Tarif .....	11
7.	<b>Fahrausweiserwerb.....</b>	<b>12</b>
8.	<b>Spezielle Fahrgastgruppen .....</b>	<b>12</b>
<b>Teil B:</b>	<b>Informationen und Hinweise .....</b>	<b>13</b>
1.	<b>Allgemeiner Überblick über flexible Bedienformen.....</b>	<b>13</b>
2.	<b>Hinweise für die Planung.....</b>	<b>14</b>
2.1.	Einführung .....	14
2.2.	Grundsätze bei der Gestaltung des Gesamtangebotes .....	14
2.3.	Abschätzung der potenziellen Fahrgastnachfrage.....	15
2.4.	Einsatzfelder, Kriterien, Stärken und Schwächen der Angebotsformen AnrufBus und RufBus (entsprechend der MDV-Klassifizierung) nach VDV und BMVBS .....	16
2.5.	Überprüfung der grundsätzlichen Eignung eines Raumes für die Einführung flexibler Bedienformen .....	17
2.6.	Überprüfung im Hinblick auf die geeignete Angebotsform.....	18
<b>Anlage –</b>	<b>Bestehende Angebotsformen im MDV-Gebiet.....</b>	<b>19</b>
1.	<b>Flexibler Linienverkehr .....</b>	<b>19</b>
2.	<b>Flächenbedienung .....</b>	<b>21</b>
3.	<b>Hinweise zu Anmeldung/Disposition.....</b>	<b>22</b>
4.	<b>Fördermöglichkeiten.....</b>	<b>22</b>
5.	<b>Abschätzung von Aufwand und Erlösen.....</b>	<b>23</b>
6.	<b>Weitere Angebote .....</b>	<b>24</b>
7.	<b>Bestandsaufnahme MDV .....</b>	<b>26</b>

## **Teil A: Festsetzungen für flexible Bedienformen im MDV**

### **1. Zielstellungen für die Einrichtung flexibler Bedienformen**

- In Regionen oder zu Zeiten schwacher Nachfrage soll ein Grundangebot vorgehalten werden.
- Über eine bedarfsgesteuerte Bedienung sollen nur die tatsächlich genutzten Fahrten erbracht werden, um den Aufwand zu minimieren.
- Die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sollen mit hohem Nutzen eingesetzt werden: anstelle weniger regulärer Fahrten im Regionalbus-Verkehr werden mit flexiblen Bedienformen vergleichsweise attraktive Bedienungshäufigkeiten und Betriebszeiten angeboten, die mit regulären Angeboten nicht wirtschaftlich leistbar wären.
- Die zeitliche und räumliche Flexibilität bei Haustür-Bedienung und fahrplanunabhängigen Angeboten kann die Attraktivität des ÖPNV auch in der Region steigern.
- Die Nutzung flexibler Bedienformen soll für den Kunden einfach und weitestgehend einheitlich erfolgen. Dementsprechend ist der Verbundtarif anzuwenden und einheitliche Produktbezeichnungen, Piktogramme und Fahrplaninformationen zu verwenden. Die vorhandenen Angebote sind bei Bedarf entsprechend weiterzuentwickeln.
- Die konkrete Ausgestaltung der Verkehre vor Ort obliegt den zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

## 2. Systemdefinition

Die flexiblen Bedienformen im MDV sind entsprechend ihrer Angebotsmerkmale wie folgt definiert:

### Flächenbedienung im Verbundraum

- **AnrufBus:** flächenhafte Bedienung ohne Fahrplan, ggf. Haustürbedienung
- **Anrufsammeltaxi/AST:** flächenhafte Bedienung, regelmäßig nach Fahrplan (um geeignete Übergänge zum sonstigen Linienverkehr zu ermöglichen), ggf. Haustürbedienung

### flexible Linienverkehre im Verbundraum

- **Rufbus:** einzelne Linienfahrten verkehren nur nach Anmeldung oder/und bestimmte Haltestellen werden nur bei gemeldetem Bedarf bedient
- **Bürgerbus:** einzelne Linienfahrten, teilweise nur nach Anmeldung, Voraussetzung ist Trägerverein, ehrenamtliches Fahrpersonal

### flexibler Linienverkehr im Stadtgebiet Leipzig

- **Anruflinientaxi/ALITA** einzelne Linienfahrten verkehren nur nach Anmeldung oder/und bestimmte Haltestellen werden nur bei gemeldetem Bedarf bedient

Neu einzurichtende Angebote sind einem jeweiligen Produkt zuzuordnen.

### 3. Leistungsmerkmale

#### 3.1. Bedienungshäufigkeit

In Anlehnung an den VDV<sup>2</sup> wird für die flexiblen Bedienformen im MDV folgende Bedienung (Fahrtenhäufigkeiten bzw. Faktzeiten) empfohlen:

		Flächenbedienung		flexibler Linienverkehr	
	Anruf-Bus	Anruf-sammeltaxi	AnrufBus	Bürgerbus	
Angebot	Bedarfs-gesteuert	Bedarfs-gesteuert	Bedarfs-gesteuert	Angebots-orientiert	Bedarfs-gesteuert
	ohne Fahrplan	nach Fahr-plan	nach Fahr-plan	nach Fahr-plan	nach Fahr-plan
Gebiet					
Oberzentren Hal-le und Leipzig					
Gebiete mit ge-ringer Nutzungs-dichte		60	60	60	1 Fahrt/-Stunde
Mittelzentrum Landkreis					
Gebiete mit hoher Nutzungs-dichte	30	-	30	60	1 Fahrt/-Stunde
Gebiete mit ge-ringer Nutzungs-dichte	60	60	60	120	0,5 Fahrten/-Stunde
Grundzentrum Landkreis					
Zentraler Bereich	60	60/120	60	60	1 Fahrt/ Stunde
Übriges Gebiet	120	60/120	120	120	0,5 Fahrten/ Stunde
Nebenverkehrs-achse	60/120	60/120	60/120	60/120	0,5-1 Fahrt/ Stunde
Gebiete mit ge-ringer Nachfrage	60/120	120	2-6 Fahr-ten-paare	2-6 Fahrten-paare	2-6 Fahrten-paare

\* incl. Richtungsbandbetrieb

Eine zeitlich parallele Bedienung zum Linienbusverkehr bzw. SPNV auf einer Strecke oder einem Teilstück ist auszuschließen. Weiter findet keine Bedienung statt, soweit der Fahrt-

wunsch innerhalb einer Stunde vorher/nachher mit dem regulären Linienverkehr ermöglicht werden kann.

## 3.2. Betriebszeiten

Für die flexiblen Bedienformen im MDV werden folgende Betriebszeiten empfohlen:

		Flächenbedienung		flexibler Linienverkehr	
	Anruf-Bus	Anruf-sammeltaxi	AnrufBus	Bürgerbus	
				Angebots-orientiert	Bedarfs-gesteuert
				nach Fahr-plan	nach Fahr-plan
Oberzentren Halle und Leipzig					
montags bis freitags	6.00 – 23.00 Uhr	20.00 – 23.00 Uhr	20.00 – 23.00 Uhr	9.00 – 19.00 Uhr	9.00 – 19.00 Uhr
samstags, sonn- und feiertags	6.00 – 23.00 Uhr	-	9.00 – 19.00 Uhr		
Landkreise					
Angebotsstufe 1 Mindeststandard					
montags bis freitags	6.00 – 22.00 Uhr	18.00 – 22.00 Uhr	18.00 – 22.00 Uhr	9.00 – 17.00 Uhr	10.00 – 17.00 Uhr
samstags, sonn- und feiertags	5.00 – 22.00 Uhr	-	10.00 – 17.00 Uhr		

Weiter wird empfohlen, dass im Sinne eines gleichwertigen Angebotsumfangs sowie zur Schaffung eines übersichtlichen und transparenten Angebotes durch den Aufgabenträger jeweils einheitliche Bedienungshäufigkeiten und Betriebszeiten entsprechend der Leitlinie vorgegeben werden.

### 3.3. Räumliche Verknüpfung

Die Angebotsform ist mit dem ÖPNV-Angebot (SPNV, Straßenbahn, Bus) räumlich zu verknüpfen. Bei Bedarf sind hierzu neue Haltestellen einzurichten. Die räumliche Verknüpfung soll so erfolgen, dass der bestehende SPNV bzw. reguläre ÖPNV gestärkt wird.

### 3.4. Zeitliche Verknüpfung/Anschlüsse

Die Fahrtenplanung hat so zu erfolgen, dass die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel – ohne Berücksichtigung eventueller Umsteigewege – fahrplanmäßig nicht mehr als fünf Minuten beträgt.

Beispiel: Abbringerverkehr vom SPNV in die Region mit Anrufsammeltaxi (AST)

- Ankunft Zug an der Umsteigestation: zur Minute 00
  - Fußweg zur Abfahrtshaltestelle Taxi: 4 Minuten
- planmäßige Abfahrtszeit AST: frühestens zur Minute 04, spätestens zu Minute 09



## 4. Vorlaufzeiten für die Anmeldung

Angestrebt werden sollten möglichst kurze Vorlaufzeiten für die Benutzung des Angebotes, eine Vereinheitlichung der Anmeldefristen sowie eine Erreichbarkeit „rund um die Uhr“.

Die Anmeldefristen sollen im Interesse einer optimalen Nutzbarkeit folgende Werte nicht überschreiten:

Gebiet	Anruflinien-Taxi (ALITA) Anrufsammeltaxi (AST)	RufBus* / AnrufBus Bürgerbus
Oberzentren Halle und Leipzig	30 min	60 min
Landkreise	120 min	

\* incl. Richtungsbandbetrieb

Grundsätzlich sind möglichst kurze Anmeldefristen anzustreben. Die längeren Voranmeldefristen für die Bus-basierten Systeme werden aufgrund des höheren Dispositionsaufwandes bzw. oft längeren Linienverlaufs zugelassen.

## 5. Kommunikation/Information

### 5.1. Darstellung der Angebote

#### 5.1.1. Gedruckter Fahrplan

In den Fahrplantabellen sind „RufBus“, Richtungsbandbetrieb bzw. „ALITA“ sowie „AST“ unabhängig vom bedienenden Verkehrsunternehmen als normale Linienfahrten einheitlich darzustellen und deutlich hinsichtlich der erforderlichen Anmeldung zu kennzeichnen. Die erforderlichen Informationen für die Nutzung (Bestellung) sind verständlich darzustellen.

Die AnrufBus-Angebote sind in den Fahrplanbüchern mit Informationen über Bedienungsgebiet, Bestellung und Besonderheiten (Beförderungsbedingungen, Fahrausweiserwerb, Haustürbedienung, Zuschläge, etc.) darzustellen. Bedienggebiete von flexiblen Bedienformen ohne festen Fahrplan und ohne Haltestellenbedienung sind wie folgt in die gedruckten Fahrpläne und Liniennetzpläne aufzunehmen:

- Abdruck des entsprechenden Symbols (z.B. „AnrufBus“) z.B. ähnlich dem aktuellen Fahrplanheft für den Landkreis Delitzsch im Ortsverzeichnis der Fahrplanhefte (bei allen Orten im Bedienggebiet der Angebotsform) und Hinweis auf eine entsprechende Erläuterung im Fahrplanheft
- flächenhafte farbliche Unterlegung der Bedienggebiete auf dem Liniennetzplan

Für flexible Bedienformen findet in den Fahrplantabellen einheitlich das folgende Symbol Anwendung: ☎

Im Bedarfsfall, wenn innerhalb der Fahrplanprogramme unterschiedliche Rufnummern dargestellt werden müssen, sind eindeutig erkennbare Abwandlungen des Symbols zulässig.

#### 5.1.2. Elektronische Fahrplanauskunft

Flexible Bedienformen sind in "INSA" (Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt) darzustellen.

Fahrplan- und liniengebundenen Verkehren ("RufBus" [incl. Richtungsbandbetrieb], "AST") sind in den Fahrplandaten für INSA Attribute ("Fußnoten") zuzuordnen. Diese müssen mindestens enthalten:

- Hinweis, dass die Fahrt nur auf Bestellung durchgeführt wird bzw. bestimmte Haltestellen nur nach vorheriger Bestellung bedient werden
- Bestellfrist
- Telefonnummer

Beispiel:

"RufBus, nur auf Vorbestellung bis 1 Std. vor Fahrtantritt unter 01234-567890"

Für die Vielzahl weiterer möglicher flexibler Bedienformen bestehen besondere Anforderungen an die Fahrplandaten für INSA. Im Zusammenhang mit der Realisierung und Veröffentlichung flexibler Angebote ist diesbezüglich Rücksprache mit der NASA GmbH zu nehmen. (Ansprechpartner: Herr Schiefer; 0391-5363137; ulf.schiefer@nasa.de).

## 5.2. Kundeninformation

Zur Kundeninformation kommen verschiedene Medien zum Einsatz, über die das Verkehrsunternehmen entscheidet.

Mindestens hat die Information in Abstimmung mit dem MDV über folgende Wege zu erfolgen:

- Information über Inbetriebnahme oder wesentliche Änderungen auf der Internetseite des Unternehmens und des MDV. Dazu sind dem MDV die erforderlichen Unterlagen unaufgefordert zu übermitteln.
- Herausgabe eines Flyers im Falle einer Neueinrichtung oder umfassenden Änderung. Hierbei wird der MDV das betroffene VU redaktionell und gestalterisch unterstützen.
- Eine Ausnahme bilden die RufBus-Verkehre: Das System Rufbus hat im Vergleich zum Anrufbus weniger den Charakter eines Produktes sondern ist ein regulärer Linienverkehr, der mit Ausnahme der Bedarfssteuerung durch den Kunden keine besonderen Merkmale aufweist. Eine besondere Vermarktung ist auch vor dem Hintergrund, dass eine übergroße Nutzung die Wirtschaftlichkeit negativ beeinträchtigen kann, nicht angedacht.

## 6. Tarifierung

### 6.1. MDV-Tarif

Flexible Bedienformen sind mit allen MDV-Fahrausweisen nutzbar. Ein Sondertarif wird nicht angewendet.

### 6.2. Zuschläge zum MDV-Tarif

Die Nutzung des AnrufBusses bzw. AST ermöglicht im Vergleich zum regulären Linienverkehr ein teilweise qualitativ höherwertiges Angebot, welches beispielsweise durch Haustürbedienung oder/und durch die Art des eingesetzten Fahrzeuges geprägt sein kann. Für Fahrten mit AnrufBussen/AST kann das Verkehrsunternehmen daher einen Zuschlag erheben, wenn neben den Haltestellen auch eine Haustürbedienung stattfindet (Komfortzuschlag). Das Verkehrsunternehmen entscheidet in Abstimmung mit der Verbundgesellschaft über die Höhe des Zuschlags.

Für Verkehre, die entsprechend vorhandener Linien mit ausschließlicher Haltestellenbedienung erfolgen, sollen keine Zuschläge erhoben werden. Diese Regelung betrifft alle bestehenden bzw. künftigen RufBus-Angebote (incl. Richtungsbandbetrieb), sowie Anruflinientaxi- und Bürgerbus-Angebote.

## 7. Fahrausweiserwerb

Grundsätzlich soll der Verkauf von MDV-Fahrausweisen aufgrund der Integration in den Verbundtarif auch in den Verkehrsmitteln ermöglicht werden, mit denen flexible Bedienformen angeboten werden. Entsprechend den Möglichkeiten sind Einschränkungen beim Fahrkartensortiment zulässig. Im Fahrzeug sollte dem Kunden zumindest der Kauf von Einzelfahrausweisen ermöglicht werden.

## 8. Spezielle Fahrgastgruppen

Grundsätzlich sollten die flexiblen Bedienformen auch die Beförderung von Fahrgästen spezieller Fahrgastgruppen wie z.B.

- Personengruppen
- Schwerbehinderte
- Fahrgäste mit Fahrrädern / Kinderwagen
- sperriges Gepäck

ermöglichen, sofern es die Bauart des eingesetzten Fahrzeugs zulässt.

In Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge sind im Rahmen der Fahrgastinformation (allgemeine Informationen, Fahrpläne, Aushänge) die ggf. vorhandenen Einschränkungen bezüglich der o.a. speziellen Fahrgastgruppen anzugeben. Dies gilt auch, wenn in Schwachlastzeiten flexible Bedienformen (RufBus-Fahrten, AnrufBus) Leistungen ersetzen, welche im regulären ÖPNV durch Fahrzeuge mit größerem Platzangebot (z.B. Standardlinienbusse) durchgeführt werden.

## Teil B: Informationen und Hinweise

### 1. Allgemeiner Überblick über flexible Bedienformen

Eine Zusammenfassung der deutschlandweit derzeit bedeutsamen flexiblen Bedienformen zeigt die nachfolgende Tabelle.

Merkmal	flexible Bedienformen					
	Flächenbedienung		Linienbedienung			Mischformen
	AnrufBus	AnrufSammel-Taxi	RufBus	AnrufLinien-Taxi	Bürgerbus*	Richtungsbandbetrieb
Fahrplan	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Fahrtroute	flexibel	flexibel	Linie	Linie	Linie	teilflexibel
Tarifzuschlag	möglich	möglich	nein	nein	nein	nein
Haustürbedienung	möglich	möglich	nein	nein	nein	nein
typisches Fahrzeug	Kleinbus Großraum-taxi	Taxi Großraumtaxi	Bus Kleinbus	Taxi Großraum-taxi	Kleinbus	Bus Kleinbus
Im MDV realisiert	ja	ja	ja	ja	nein	(ja)

\* Betrieb durch Verein, ehrenamtliche Fahrer

Mit Ausnahme des Bürgerbusses werden die flexiblen Bedienformen in vielen Fällen im Auftrag durch Subunternehmen bzw. Taxibetriebe durchgeführt.

## 2. Hinweise für die Planung

### 2.1. Einführung

Flexible Bedienformen sind geeignet für die Schaffung eines Angebotes im ÖPNV in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage.

Als Leitindikator für nachfrageschwache Räume mit einer besonderen Eignung für flexible Bedienformen wurde die Bevölkerungsdichte bestimmt. Als nachfrageschwach werden Räume mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 200 EW/km<sup>2</sup> definiert.

→ Abgrenzung der Raumkategorien nach Bevölkerungsdichte / Systematik des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)<sup>1</sup>

Bevölkerungsdichte	Raumkategorie
bis unter 50 EW/km <sup>2</sup>	sehr dünn besiedelter Raum
50 bis unter 100 EW/km <sup>2</sup>	dünn besiedelter Raum
100 bis unter 200 EW/km <sup>2</sup>	gering verdichteter Raum
200 bis unter 500 EW/km <sup>2</sup>	Verdichtungsrandzone
500 bis unter 1.000 EW/km <sup>2</sup>	Verdichtungsraum
1.000 und mehr EW/km <sup>2</sup>	Verdichtungskern

Die entsprechenden Bedienungszeiten für flexible Bedienformen sind in Form von Empfehlungen verbindlich einheitlich festgelegt (siehe Seite 3 dieser Leitlinie). Festsetzungen und Empfehlungen zu den Schwachverkehrszeiten finden sich in der „Leitlinie für das betriebliche Leistungsangebot“.

### 2.2. Grundsätze bei der Gestaltung des Gesamtangebotes

Bei der Planung von flexiblen Bedienungsangeboten ist eventuell auch eine Anpassung des bisherigen Gesamtangebotes vorzunehmen. Dabei sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

- Je stärker strukturiert ein Raum ist und je höher und konzentrierter die Fahrgastpotenziale sind, desto notwendiger sind konventionelle Formen des Linienverkehrs.
- Je vielfältiger die Verkehrsbeziehungen sind, desto größer sind die Gestaltungsmöglichkeiten beim Angebot. Dabei kann ein Grundangebot (z. B. ein konventioneller Linienverkehr), kombiniert mit alternativen Angebotsformen die zunehmend spezifischen Kundenbedürfnisse befriedigen.
- Je schwächer ein Raum strukturiert ist und je geringer und disperser die Verkehrsbeziehungen, desto geringer sind die Gestaltungsmöglichkeiten. Um möglichst gut auf die Kundenbedürfnisse eingehen zu können, muss der Freiheitsgrad der alternativen Ange-

<sup>1</sup> Quelle: BMVBS (10/2009), S.8

botsform (Wahlmöglichkeit der Bedienform) höher sein. Entscheidend für die Betriebsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ist die Abdeckung einer Mindestnachfrage an Fahrtwünschen.

In den meisten Fällen wird für das potenzielle Bedienungsgebiet keine eindeutige Entscheidung für genau eine flexible Bedienform getroffen werden können. Die entsprechende Planung ist stets in den Kontext des ÖPNV-Gesamtangebotes zu stellen. Der konventionelle Linienverkehr ist insbesondere bei hoher Nachfrage wirtschaftlich zu betreiben. In Schwachverkehrszeiten wie abends und am Wochenende kommen die Stärken flexibler Bedienformen in Abhängigkeit der Raumstruktur deutlicher zum Tragen. Weiterhin ist zu beachten, dass in ländlichen Räumen während der Zeit des Schülerverkehrs starke Nachfragespitzen zu verzeichnen sind. Außerhalb des Schülerverkehrs hingegen fällt die Nachfrage häufig sehr stark ab. Diese Besonderheit ist unbedingt bei der Planung von flexiblen Bedienformen zu berücksichtigen (VBB 2008, S.12).

## 2.3. Abschätzung der potenziellen Fahrgastnachfrage

Zu beachten ist, dass die Eigenschaften flexibler Bedienformen und nachfrageschwacher Räume eine Nachfrageabschätzung erschweren (VBB 2008, S.12):

- Die Nachfrage von flexiblen Bedienformen ist vergleichsweise gering und unterliegt starken zeitlichen (Tage) und räumlichen (Relationen) Nachfrageschwankungen.
- In nachfrageschwachen Räumen mit geringer Bevölkerungsdichte ist nicht nur die Nachfrage deutlich schwächer als in Ballungsräumen, sondern meist auch disperser (in der Fläche verteilt).
- Flexible Bedienformen werden in der Regel in Nebenverkehrszeiten genutzt. Gelegenheitsfahrten haben eine große Bedeutung. Für täglich wiederkehrende Fahrten sind flexible Bedienformen in der Regel nicht geeignet.

## 2.4. Einsatzfelder, Kriterien, Stärken und Schwächen der Angebotsformen AnrufBus und RufBus (entsprechend der MDV-Klassifizierung) nach VDV<sup>2</sup> und BMVBS<sup>3</sup>

Bedienform	Einsatzfelder	Stärken	Schwächen
<b>AnrufBus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Bedienungsgebiete der Anrufbus-Angebote sind vergleichsweise groß (in der Regel überschreiten sie einen Wert von 100 km<sup>2</sup> deutlich)</li> <li>Die Potenzialdichte liegt in den untersuchten Anrufbus-Bedienungsgebieten in der Regel deutlich unter 100 EW/km<sup>2</sup></li> <li>Aufgrund seiner flächenhaften Erschließung eignet sich der Anrufbus speziell für disperse Siedlungsstrukturen</li> <li>wenig gebündelte Verkehrsbedürfnisse</li> <li>Räume mit sehr geringer ÖPNV-Nachfrage und unbedeutenden Anschlussbedingungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bedienung schwer bündelbarer, disperser Verkehrsbedürfnisse</li> <li>Umsteigefreie Verbindungen</li> <li>Maximaler Komfort</li> <li>Senkung Betriebskosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I.d.R. niedrige Besetzungsgrade</li> <li>längere Reisezeiten</li> <li>Konfliktpotenzial mit Taxiunternehmen</li> <li>Aufwand für Disposition</li> </ul>
<b>RufBus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Potenzialdichte liegt in den untersuchten Rufbus-Bedienungsgebieten in der Regel deutlich unter 100 EW/km<sup>2</sup></li> <li>Aufgrund seiner linienhaften Erschließung eignet sich der Rufbus insbesondere für linienhafte bzw. radiale Siedlungsstrukturen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umwandlung einfach</li> <li>Bündelung von Fahrtwünschen</li> <li>Unaufwändige Disposition</li> <li>vom Verkehrsunternehmen zu betreiben</li> <li>Senkung von Betriebskosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Flächenerschließung</li> <li>kein Komfortgewinn</li> <li>Hemmschwelle für Nutzung entsteht</li> </ul>

<sup>2</sup> (vgl. VDV 2009, S.70f)

<sup>3</sup> Quelle: BMVBS (2009), S.34 & BMVBS (10/2009), S.60



## 2.5. Überprüfung der grundsätzlichen Eignung eines Raumes für die Einführung flexibler Bedienformen<sup>4</sup>

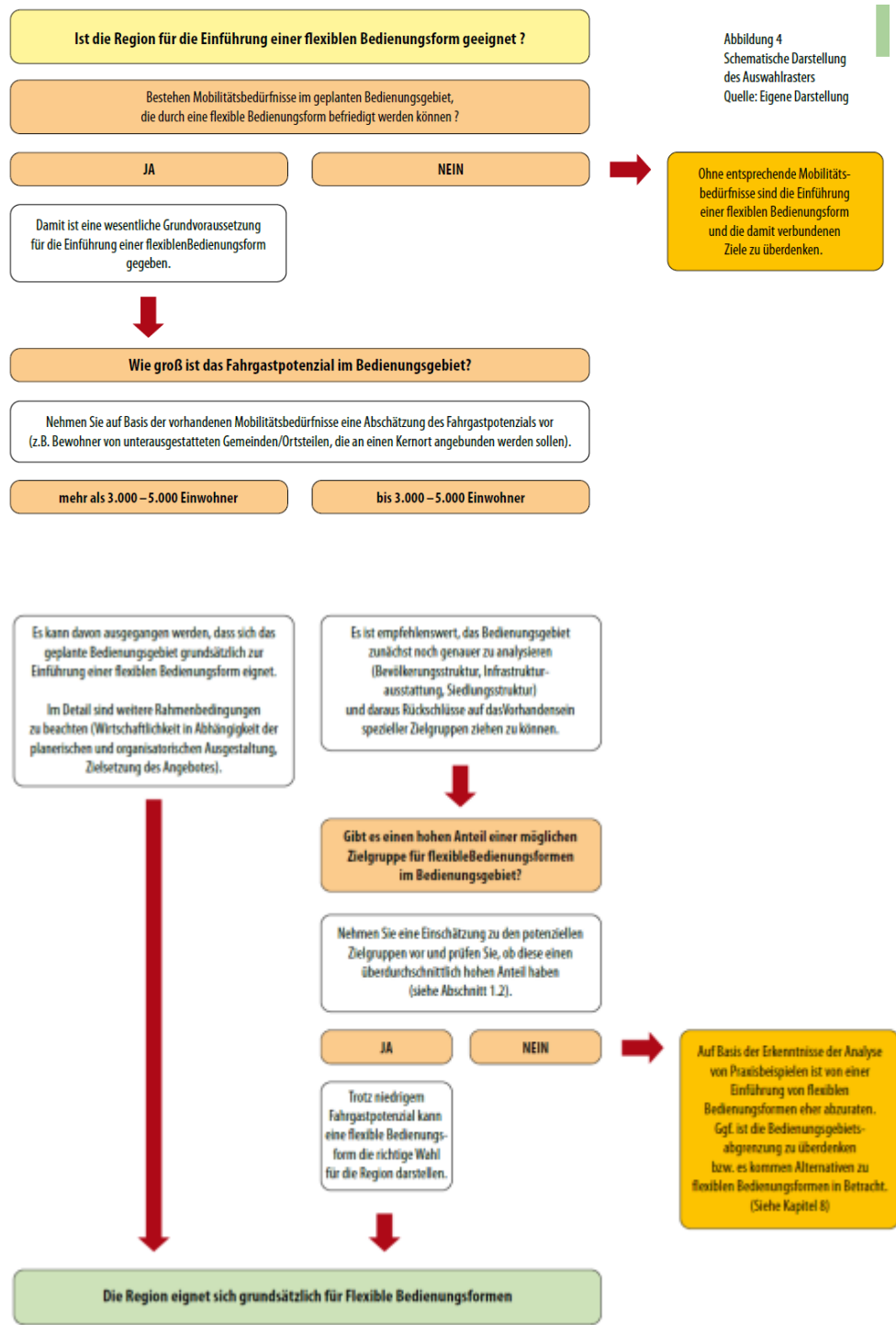


Abbildung 4  
Schematische Darstellung  
des Auswahlrasters  
Quelle: Eigene Darstellung

<sup>4</sup> Quelle: BMVBS (2009), S.23

## 2.6. Überprüfung im Hinblick auf die geeignete Angebotsform<sup>5</sup>

Welche Angebotsform eignet sich für die Region?

Wie groß ist das geplante Bedienungsgebiet (in km<sup>2</sup>)?

### Ermittlung und Berechnung der Kenngröße:

Das Bedienungsgebiet umfasst alle von der flexiblen Bedienung erschlossenen Stadt-/Ortsteile bzw. Gemeinden. Zum Bedienungsgebiet zählen alle Flächenbestandteile, d.h. Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie Freiflächen, etc.

**Beträgt die Größe des Bedienungsgebietes über 100 km<sup>2</sup>, so ist sie als groß einzustufen, liegt sie darunter, als klein.**

Wie hoch ist die Potenzialdichte im Bedienungsgebiet (Fahrgastpotenzial / km<sup>2</sup>)?

### Ermittlung und Berechnung der Kenngröße:

Die Potenzialdichte des Bedienungsgebietes berechnet sich wie folgt:

**Potenzialdichte = Fahrgastpotenzial / Fläche des Bedienungsgebietes.**

**Beträgt die Potenzialdichte mehr als 100 EW / km<sup>2</sup>, so ist sie als hoch einzustufen, beträgt sie weniger, als niedrig.**

Wie lässt sich die Siedlungsstruktur im Bedienungsgebiet beschreiben (dispers, radial, linienhaft)?

### Ermittlung und Berechnung der Kenngröße:

Die Beschreibung der Siedlungsstruktur als dispers, radial und linienförmig erfolgt auf Basis einer qualitativen Einschätzung:

Unter dispersen Siedlungsstrukturen sind flächenhaft verstreute Siedlungen zu verstehen.

Radiale Siedlungsstrukturen enthalten in der Regel im Zentrum einen Kernort und strahlenförmig darum angeordnete kleinere Ortsteile bzw. Gemeinden.

Unter linienförmigen Siedlungsstrukturen sind bandartig angeordnete Siedlungen zu verstehen, die in der Regel über Verkehrswege direkt miteinander verbunden sind.

<sup>5</sup> Quelle BMVBS (2009), S.35 (verändert)

## Anlage – Bestehende Angebotsformen im MDV-Gebiet

Im Folgenden sind die derzeit im Mitteldeutschen Verkehrsverbund realisierten Angebote flexibler Bedienformen hinsichtlich ihrer Merkmale beschrieben.

### Übersicht: Aufgabenträger mit flexiblen Bedienformen

- Burgenlandkreis
- Stadt Halle
- Stadt Leipzig
- Kreis Leipzig
- Kreis Nordsachsen
- Landkreis Saalekreis

## 1. Flexibler Linienverkehr

### RufBus-Fahrten

RufBus-Fahrten sind planmäßig durchgeführte Angebote des Linienverkehrs. Die im Fahrplan gesondert gekennzeichneten Fahrten entsprechen hinsichtlich Linienverlauf und bedienter Haltestellen den regulären Linienfahrten, werden jedoch nur durchgeführt, wenn durch den Fahrgast innerhalb der festgelegten Anmeldezeit ein Fahrtwunsch angemeldet wurde. Insofern handelt es sich im Unterschied z.B. zum AnrufBus nicht um ein eigenständiges Produkt.

RufBus-Angebote eignen sich insbesondere für (regionale) Linienverkehre, die im Tagesverkehr durch eine stärkere Verkehrsnachfrage mit entsprechend dichtem Fahrplan gekennzeichnet sind. Soll bei solchen Linien ein Angebot auch in der Schwachverkehrszeit vorgehalten werden, können durch RufBus-Angebote Leerfahrten vermieden werden. Hierdurch kann, sofern die Anforderung nicht täglich erfolgt, eine Reduzierung der Betriebskosten erreicht werden.

Da sich RufBus-Angebote hinsichtlich Bedienungskonzept und Reisekomfort i.d.R. nicht vom regulären Linienverkehr unterscheiden, erfolgt die Benutzung zum regulären MDV-Tarif, ohne weitere Zuschläge.

RufBus-Fahrten sind bei zahlreichen Verkehrsunternehmen des MDV bereits im Einsatz; vornehmlich zu Schwachverkehrszeiten sowie im Spät- und Wochenendverkehr. Teilweise werden die Fahrten durch Subunternehmer durchgeführt.

Die Disposition ist nicht einheitlich geregelt, die Anmeldung erfolgt i.d.R. beim bedienenden Verkehrsunternehmen, teilweise wird auf die Service-Rufnummer des INSA-Callcenters zurückgegriffen. Anmeldefristen, Rufnummern und Gebührenpflicht der Anrufe sind je nach Verkehrsunternehmen derzeit uneinheitlich.

## RufBus-Fahrten

- definierte Fahrten bestimmter Linien werden bedarfsabhängig durchgeführt
- Linienweg und Haltestellen meist feststehend (entsprechend der regulären Linie)
- im Regelfalle gilt der MDV-Tarif ohne Besonderheiten
- eingesetztes Fahrzeug: Bus (Standard- bzw. Kleinbus) oder Taxi
- Anmeldefrist unternehmensabhängig (teilweise bereits am Vortag)
- Anmeldung unternehmensabhängig, z.T. kostenpflichtig

## **Anruflinientaxi (ALITA)**

Unter „ALITA“ werden die bestehenden flexiblen Bedienformen innerhalb des Stadtgebietes Leipzig bei der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH vermarktet. Analog den o.a. RufBus-Fahrten erfolgt die Bedienung haltestellen- und fahrplanbezogen entsprechend der regulären Linie. Auch diese Bedienformen werden i.d.R. zu Schwachverkehrszeiten am Abend bzw. Wochenende angeboten.

Neben der telefonischen Anmeldung (Frist: 20 Minuten vor Fahrbeginn) kann die Anmeldung für Anschlussfahrten auch beim Fahrer der LVB-Linienverkehrsmittel erfolgen. Die Bedienung erfolgt im Auftrag der LVB durch Subunternehmen unter Einsatz von Taxi bzw. Großraumtaxi.

## Anruflinientaxi (ALITA)

- linienbezogene Haltestellenbedienung
- Bedienung in Tagesrandlagen und am Wochenende
- verkehrt nach Fahrplan
- MDV-Tarif ohne Zuschlag
- Bediengebiet: Stadt Leipzig
- Anmeldefrist 20 Minuten
- Eingesetztes Fahrzeug: Taxi oder Großraumtaxi
- Anmeldung per Telefon (kostenpflichtig) oder beim Fahrer

## **Linienverkehr mit Kleinbussen**

Als eine Sonderform der flexiblen Bedienung werden auf zahlreichen Buslinien im MDV bestimmte Fahrten mit Kleinbussen und somit beschränktem Platzangebot durchgeführt. Es handelt sich um gewöhnliche fahrplanmäßige Linienfahrten, deren Nachfrage i.d.R. so schwach ausgeprägt ist, dass für die Bedienung ein Bus mit 8 bis maximal 30 Fahrgastplätzen ausreichend ist.

Die Flexibilität dieser Angebote besteht darin, dass bei beabsichtigter Nutzung dieser Fahrten auch durch Kleingruppen um telefonische Voranmeldung gebeten wird, damit das Verkehrsunternehmen entsprechend reagieren und erforderlichenfalls ein größeres Fahrzeug zum Einsatz bringen kann. Bei spontan auftretenden Fällen nicht ausreichender Platzkapazi-

tät kann durch das Verkehrsunternehmen kurzfristig ein weiteres Fahrzeug mobilisiert und somit die Beförderung aller Fahrgäste sichergestellt werden. Im Fahrplan sind diese Fahrten entsprechend gekennzeichnet.

## 2. Flächenbedienung

### AnrufBus

Mit dem System „AnrufBus“ werden im MDV flächenhafte Bedienungsgebiete unabhängig vom bestehenden Liniennetz erschlossen. Es kann sowohl Haustür- als auch Haltestellenbedienung erfolgen. Im letzteren Fall können zur Verbesserung der Erschließungswirkung teilweise zusätzliche AnrufBus-Haltestellen eingerichtet werden.

Der AnrufBus verkehrt ohne starren Fahrplan und mit freizügiger Routenwahl. Als Fahrzeuge kommen derzeit Busse, Kleinbusse, Taxen oder spezielle AnrufBus-Fahrzeuge zum Einsatz. Die kostenpflichtige telefonische Voranmeldung muss i.d.R. spätestens zwei Stunden vor der beabsichtigten Fahrzeit erfolgen.

Ergänzend zum regulären MDV-Tarif ist für die Nutzung ein Komfort-Zuschlag zu entrichten. Teilweise wird dieser Zuschlag nur bei Fahrgästen mit Einzel- bzw. Mehrfahrtenfahrkarten erhoben.

AnrufBus-Angebote dienen i.d.R. als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes im Tagesverkehr, insbesondere für Orte/Ortsteile die im Linienverkehr nur mangelhaft erschlossen werden können.

Im Verbundgebiet des MDV sind AnrufBus-Systeme derzeit im Saalekreis (Gebiet des ehemaligen Saalkreises) sowie im Kreis Nordsachsen (Raum Delitzsch – Eilenburg) im Einsatz.

#### Allgemeine Merkmale der AnrufBus-Systeme im MDV

- flächenhaftes Bedienungsgebiet
- MDV-Tarif mit Komfortzuschlag zusätzlich zum normalen Fahrpreis
- kein Fahrplan
- telefonische Vorbestellung (Anmeldefrist i.d.R. 2 Stunden)
- Anruf zur Bestellung kostenpflichtig
- Bedienung unabhängig vom bestehenden Liniennetz

### AST (Anrufsammeltaxi)

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH / LeoBus bieten in ihrem Bedienungsgebiet seit 2007 ein flexibles Verkehrsangebot unter der Bezeichnung AST (Anrufsammeltaxi) an. Das Bediengebiet umfasst derzeit Teilbereiche des Kreises Leipzig.

In Abhängigkeit von Verkehrstag bzw. Verkehrszeit erfolgt die Bedienung als Flächen- oder Linienbedienung. Das Angebot hat als Grundlage einen Fahrplan, dessen Fahrten jedoch nur bei entsprechender Anmeldung durchgeführt werden. Hierdurch wird der Übergang zum weiterführenden öffentlichen Linienverkehr gewährleistet. Als Fahrzeuge kommen Taxifahr-

zeuge von Vertragsunternehmen zum Einsatz. Die Erhebung eines Zuschlags zum regulären Nahverkehrstarif erfolgt in Abhängigkeit der tatsächlichen Bedienungszeit bzw. realisierten Haustürbedienung.

#### AST (Anrufsammeltaxi)

- je nach Verkehrszeit Haltestellen- oder Flächenbedienung
- Bedienung in Tagesrandlagen und am Wochenende
- verkehrt nach Fahrplan
- MDV-Tarif, teilweise mit Zuschlag
- Bediengebiet: Landkreise
- Anmeldefrist 60 Minuten
- Eingesetztes Fahrzeug: Taxi oder Großraumtaxi
- Anmeldung per Telefon (kostenpflichtig)

### **3. Hinweise zu Anmeldung/Disposition**

Die Anmeldung von Fahrten durch den Fahrgast erfolgt auf mehreren Wegen:

- a) direkt über die Zentrale des Verkehrsunternehmens – insbesondere bei AnrufBus-Fahrten, die einen hohen Koordinierungsaufwand erfordern
- b) innerhalb von Sachsen-Anhalt direkt über eine automatische Weiterleitung zum INSA-Callcenter der NASA GmbH zu Zeiten, in denen die lokale Leitstelle des Verkehrsunternehmens nicht besetzt ist
- c) indirekt über das Fahrpersonal und die Zentrale – bei Linien, die im Anschluss verkehren

Das Land Sachsen-Anhalt stellt den Verkehrsunternehmen in Sachsen-Anhalt auf Wunsch Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) als Bestellmöglichkeit im Zusammenhang mit der Einführung von flexiblen Bedienformen zur Verfügung. Die Nutzung für alle Verkehrsunternehmen im MDV wird geprüft.

Der Anruf zur Anmeldung ist gebührenpflichtig.

### **4. Fördermöglichkeiten**

#### **Land Sachsen-Anhalt**

Die NASA GmbH bietet den Verkehrsunternehmen in Sachsen-Anhalt eine Unterstützung im Betrieb flexibler Bedienformen. Dies betrifft zum einen Leistungen des landesweiten INSA-Callcenters der NASA GmbH für die Bestellannahme und -weiterleitung von Fahrtwünschen.

Zum anderen betrifft dies spezielle Softwaresysteme für die Buchung flexibler Bedienformen, welche die NASA GmbH im INSA-Rechenzentrum betreibt und den Verkehrsunternehmen landesweit zur Mitnutzung anbietet.

## Freistaat Sachsen

Die ÖPNV-Förderung durch den Freistaat Sachsen bezieht sich auf investive Maßnahmen (z.B. Fahrzeuge, Technik). Dies gilt entsprechend für flexible Angebote, welche nach dem PBefG genehmigt sind. Von einer Förderung ausgenommen ist hierbei Software.

Spezielle Fördermaßnahmen zur Realisierung bzw. zum Betrieb flexibler Bedienformen sind derzeit nicht vorgesehen.

## Freistaat Thüringen

Förderprogramme zur Realisierung und zum Betrieb flexibler Bedienformen in Thüringen existieren derzeit nicht.

Grundsätzlich beziehen sich die Fördermöglichkeiten entsprechend der ÖPNV-Investitionsrichtlinie jedoch auch auf flexible Angebote (Fahrzeugförderung).

Nach der "StPNV-Finanzierungsrichtlinie" werden auch Bedarfsverkehre gefördert. Aktuell werden hierbei 30 % der genehmigten Fahrplankilometer anerkannt.

## 5. Abschätzung von Aufwand und Erlösen

Flexible Bedienformen sollen ein ÖPNV-Angebot zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage bieten. Grundsätzlich kann die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes durch den Einsatz flexibler Bedienformen verbessert werden:

- Ersatz von Linienfahrten (ganz oder teilweise) durch Bedarfsfahrten
- Einsatz kleiner Fahrzeuge
- Komfortzuschlag als zusätzlicher Finanzierungsbeitrag
- Routenplanung entsprechend dem tatsächlichen Bedarf

Bei der Einrichtung bedarfsgesteuerter Verkehre sind zusätzliche Kosten einzuplanen für

- Disposition (Eigen- oder Fremddisposition)
- ggf. Vergütung Taxiunternehmen
- ggf. Vertragsmanagement und Abrechnung mit Subunternehmern

Bei bedarfsgesteuerten und nicht fahrplangebundenen Angebotsformen ist zu beachten, dass bei hoher Nachfrage auch die Kosten stark ansteigen können, zumal wenn z.B. aufgrund der garantierten Angebotsdichte mehrere Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Nach Angaben des VDV ist mit vergleichsweise hohen Zuschüssen je Fahrgast zu rechnen<sup>6</sup>.

Inwiefern die Einrichtung bedarfsgesteuerter Verkehre bzw. die Umwandlung regulärer Linienverkehre in bedarfsgesteuerte Verkehre für das Verkehrsunternehmen zu einer höheren Wirtschaftlichkeit führt, ist jeweils für den Einzelfall zu prüfen.

<sup>6</sup> vgl. Differenzierte Bedienungsweisen, VDV, DST, DLKT, STGB (1994)

Für die verschiedenen Realisierungsformen flexibler Angebote liegen hinsichtlich des zu erwartenden betrieblichen Aufwandes, der Inanspruchnahme, der Kostendeckung etc. bereits Erfahrungswerte aus der Praxis vor.

Als Grundlage für erste Abschätzungen im Zusammenhang mit der Konzeption und Umsetzung solcher Bedienformen durch Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen sind einige geeignete Kenngrößen in Form von Orientierungswerten in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

	<b>AnrufBus</b>		<b>Anruflinien-Taxi ALITA</b>		<b>Anrufsammeltaxi AST</b>	
Wert	unterer	oberer	unterer	oberer	unterer	oberer
beförderte Fahrgäste je Fahrt (Bündelung von Fahrtwünschen)	1,1	2,0	1,2	2,7	1,1	1,9
erforderlicher Ausgleich pro Fahrgast in €	6,00	7,00	4,00	5,00	5,50	7,00
Kostendeckungsgrad	20 %	30 %	6 %	17 %	15 %	35 %

Die Ermittlung dieser Orientierungswerte erfolgte auf der Grundlage vorliegender Erfahrungswerte der MDV-Verbundpartner sowie in Auswertung der VDV-Schrift „Differenzierte Bedienung im ÖPNV“, Band 15, 2009.

## 6. Weitere Angebote

### Richtungsbandbetrieb

Für diese spezielle Form des Linienverkehrs gelten im Wesentlichen die Merkmale von Ruf-Bus-Fahrten. Die Bedienung erfolgt entsprechend einem Fahrplan an festen Haltestellen unter Einsatz regulärer Fahrzeuge des ÖPNV (Bus oder Kleinbus).

Abweichend von RufBus-Fahrten bezieht sich jedoch die Bedarfsorientierung nicht zwangsläufig auf den gesamten Linienverlauf. Dies bedeutet, dass bestimmte Haltestellen mit regelmäßig vorhandenem höherem Nachfrageaufkommen regelmäßig bei allen Fahrten der Linie bedient werden. Für abseits des Haupt-Linienverlaufs gelegene Haltestellen, deren Bedienung einen zusätzlichen betrieblichen Aufwand erfordert, gilt das RufBus-Prinzip, d.h. diese Haltestellen werden nur angefahren, wenn entsprechende Fahrtwünsche vorab telefonisch angekündigt worden sind.



Eine Kombination aus RufBus-Angeboten und Richtungsbandbetrieb ist möglich. Dann werden sowohl die Durchführung der gesamten Fahrt oder von Teilabschnitten, als auch die Bedienung bestimmter Unterwegshaltestellen nur bei angemeldetem Bedarf durchgeführt. Zur Anmeldung des Beförderungsbedarfs sind neben telefonischen Lösungen auch technische Entwicklungen (Ruftaster an Haltestellen) auf dem Markt verfügbar.

Hinsichtlich tariflicher Besonderheiten sowie Möglichkeiten der Disposition gelten weitgehend die unter „RufBus“ getroffenen Aussagen. Aufgrund dieser bestehenden Gemeinsamkeiten sollen die für den RufBus genannten Parameter auch für den Richtungsbandbetrieb gelten.

## **Bürgerbus**

Im Gebiet des MDV sind Bürgerbus-Angebote derzeit noch nicht realisiert.

Der Bürgerbus als eine weitere Form flexibler Angebote unterscheidet sich grundsätzlich von den o.a. RufBus, AnrufBus bzw. Anruflinientaxi-Angeboten. Er basiert auf anderen Voraussetzungen und ist zunächst eine Form des „normalen“ Linienverkehrs auf einer genehmigten Linie mit Fahrplan, Haltestellen und Tarif.

Bürgerbusse bedienen oder ergänzen auf regelmäßigen Linien in Räumen schwacher Nachfrage den Busverkehr. Regelmäßig verkehren sie nach einem festen Fahrplan; ausnahmsweise können bedarfsgesteuerte Verkehre zum Einsatz kommen. Bürgerbusse sind tarifgebunden.

Das Angebot ist primär abgestellt auf die Anforderungen, die sich aus dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr ergeben und berücksichtigt die zeitlichen Einschränkungen, die sich aus der Betriebsdurchführung ergeben. Die Betriebszeiten sind demnach gegenüber dem Regellangebot eingeschränkt und konzentrieren sich auf den Tagesverkehr/die Normalverkehrszeit.

Die Betriebsdurchführung erfolgt durch einen Verein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern. Eigentümer der Fahrzeuge ist das örtliche Verkehrsunternehmen.

## 7. Bestandsaufnahme MDV

Derzeit sind im Verbundgebiet des MDV die folgenden flexiblen Bedienungsangebote realisiert:

Landkreis/Stadt	Anzahl Linien mit flexibler Bedienung	Bezeichnung	Anmelde-/Bestellzentrale
Altenburger Land	19	Linienverkehr mit Kleinbussen	(0 34 47) 85 06 13
Burgenlandkreis	77	RufBus	0 18 01 33 10 10 <b>oder</b> (03 91) 5 36 31 80 (0 34 43) 46 07 20 (0 34 43) 30 29 00
Kreis Leipzig	2 15	AST Linienverkehr mit Kleinbussen	(03 41) 4 92-20 38 (0 34 47) 85 06 13
Kreis Nordsachsen	Raum Taucha – Eilenburg – Zschepplin  47  2	AnrufBus  RufBus*  ALITA	(0 34 23) 70 04 20  0 18 02 78 32 87 ("01802-RUFBUS") 01 51 55 56 54 28 (0 34 23) 70 04 20 (03 42 95) 74 20 (03 42 02) 5 21 88 (03 41) 4 92-20 38
Saalekreis	41  nördlicher Saalekreis	RufBus  AnrufBus	(03 47 71) 2 22 63 (0 34 61) 73 73 73 (0 34 61) 23 23 00 (0 34 62) 8 32 63 0 18 05 55 53 51
Stadt Halle (Saale)	12	RufBus	0800 5 81 81 81 (kostenfrei)
Stadt Leipzig	7	ALITA / AST	(03 41) 4 92-20 38 oder Fahrpersonal der LVB (ALITA)

\* teilweise keine eindeutige Zuordnung RufBus/AnrufBus möglich