

Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV

Ein Beitrag zur Sicherung
der Daseinsvorsorge in
nachfrageschwachen Räumen

INHALT

EINFÜHRUNG IN DAS HANDBUCH	11
1 AUSGANGSSITUATION	17
1.1 Ziele und Motive für die Einführung von flexiblen Bedienungsformen	17
1.2 Analyse der Einsatzmöglichkeiten von flexiblen Bedienungsformen	18
1.2.1 Analyse der Mobilitätsbedürfnisse im potenziellen Bedienungsgebiet	18
1.2.2 Analyse des Fahrgastpotenzials im potenziellen Bedienungsgebiet	19
1.2.3 Analyse der Nutzergruppen und deren Wegezwecke im Bedienungsgebiet	19
1.3 Eignung der Region für die Einführung flexibler Bedienungsformen (Auswahlraster)	22
2 ANGEBOTSFORMEN	25
2.1 Möglichkeiten der Flexibilisierung des ÖPNV	25
2.2 Räumliche Flexibilisierung	26
2.2.1 Die Flexibilisierung der Route zwischen Quelle und Ziel	26
2.2.2 Die Flexibilisierung von Zu- und Abgang (Haustür- oder Haltestellenbedienung)	28
2.3 Zeitliche Flexibilisierung	28
2.4 Funktion, Einsatzfelder, Stärken und Schwächen der Angebotsformen	29
2.4.1 Der Anrufbus (L-Bus)	30
2.4.2 Der Anrufbus im Richtungsbandbetrieb (R-Bus)	31
2.4.3 Das Anruf Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb (R-AST)	32
2.4.4 Der Anrufbus im Flächenbetrieb (F-Bus)	33
2.4.5 Der Anrufbus im Flächenbetrieb (RF-BUS)	34
2.4.6 Fazit	34
2.5 Das Auswahlraster: Die Eignung der Angebotsformen	34
3 PLANUNG	39
3.1 Abschätzung der potenziellen Fahrgastnachfrage	40
3.1.1 Notwendigkeit und Schwierigkeit der Nachfrageschätzung	40
3.1.2 Grobabschätzung des Fahrgastaufkommens	41
3.1.3 Räumliche Verteilung der Nachfrage	42
3.2 Planerische Ausgestaltung flexibler Bedienungsformen	44
3.2.1 Überblick	44
3.2.2 Räumliche Erschließung des Bedienungsgebietes	45
3.2.3 Zeitliche Verfügbarkeit und Bedienungsqualität	47
3.2.4 Möglichkeiten zur Fahrtwunschbündelung	51

3.2.5 Verknüpfung der flexiblen Bedienungsform mit dem regionalen ÖPNV	52
3.2.6 Spezielle Aspekte bei der Integration des Berufs- und Schülerverkehrs in flexible Bedienungsformen	52
3.3 Das Verkehrsmengengerüst	53
4 ORGANISATION	55
4.1 Akteure bei der Planung, Leistungsbestellung und -erbringung	56
4.1.1 Die Genehmigungsbehörde	56
4.1.2 Der Auftraggeber	56
4.1.3 Die Betreiber	57
4.2 Die betriebliche Organisation	58
4.2.1 Ausstattung der Fuhrparke	58
4.2.2 Die Organisation und die Durchführung der Fahrten	59
4.2.3 Die Vergütung	62
5 WIRTSCHAFTLICHKEIT UND FINANZIERUNG	65
5.1 Wirtschaftlichkeit von flexiblen Bedienungsformen	65
5.1.1 Wirtschaftliche Optimierungsmöglichkeiten flexibler Bedienungsformen	65
5.1.2 Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems	66
5.1.3 Entscheidung: Linienverkehr ↔ flexible Bedienungsform	66
5.1.4 Grenzen der Finanzierbarkeit	67
5.1.5 Einflussfaktoren auf die Wirtschaftlichkeit von flexiblen Bedienungsformen	67
5.2 Abschätzung des Zuschussbedarfs für die öffentliche Hand	69
5.2.1 Weg I zur Abschätzung des Zuschussbedarfs: Auf der Basis empirischer Daten	69
5.2.2 Weg II zur Abschätzung des Zuschussbedarfs: Kosten- und Erlösschätzung bei flexiblen Bedienungsformen	71
5.3 Finanzierungsmodelle und Fördermöglichkeiten	76
6 RAHMENBEDINGUNGEN	79
6.1 Die gesetzlichen Vorgaben zur Gestaltung des ÖPNV auf europäischer und nationaler Ebene	80
6.1.1 Die Europäische Ebene	80
6.1.2 Die Bundesebene	81
6.1.3 Die Länderebene	81
6.2 Die Integration flexibler Bedienungsformen in die Nahverkehrspläne	84
6.3 Die Genehmigung von flexiblen Bedienungsformen	85

7 KUNDENORIENTIERTE KOMMUNIKATION	91
7.1 Die Bedeutung des Marketing im ÖPNV	92
7.2 Die Produkt- und Preispolitik	92
7.3 Der Einsatz von Marketingstrategien und -instrumenten	93
7.3.1 Marketinginstrumente in der Planungs- und Implementierungsphase	93
7.3.2 Marketinginstrumente im laufenden Betrieb	95
7.3.3 Das Monitoring	97
7.4 Zielgruppenspezifisches Marketing	98
8 ALTERNATIVEN ZU FLEXIBLEN BEDIENUNGSFORMEN	101
8.1 Multifunktionale Bedienungsformen	101
8.2 Motivation zur selbst-organisierten Mobilität	101
8.2.1 Bürgerbus	102
8.2.2 Privat organisierte Verkehre	104
8.3 Das Angebot kommt zur Nachfrage	106
8.4 Serviceplattformen	108
9 ANLAGE: CHECKLISTEN, FORMBLÄTTER UND BERECHNUNGSHILFEN	111
9.1 Hinweise zur Daten- und Informationsbeschaffung	111
9.2 Ermittlung des Verkehrsmengengerüsts	111
9.2.1 Schritt 1: Abschätzung der Anzahl der Fahrgäste	112
9.2.2 Schritt 2: Abschätzung der Potenziale zur Fahrtwunschbündelung	112
9.2.3 Schritt 3: Abschätzung der Fahrleistung und Fahrereinsatzstunden	113
9.2.4 Schritt 4: Abschätzung der Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge	117
9.3 Kosten- und Erlösschätzung	118
9.3.1 Schritt 1: Kosten	119
9.3.2 Schritt 2: Erlöse	120
9.3.3 Schritt 3: Zuschussbedarf	120
9.3.4 Optionaler Schritt 4: Vergleich: Zuschussbedarf Linienverkehr ↔Zuschussbedarf flexible Bedienung	121
10 GLOSSAR	123
11 LITERATUR- UND INTERNETQUELLEN	129
12 KONTAKTE	132
13 SCHLAGWORTE	134