



Planung und Konzeption von **flexiblen Bedienungsformen.**



Nachfrageorientierte und nachhaltige
Einführung von Bedarfsverkehren

Vorgehen und Entwicklung von
Erfolgsmodellen

Die Bahn macht mobil.

Regio Bus Bayern

Einführung von Bedarfsverkehren.

Herausforderungen annehmen: ÖPNV im ländlichen Raum.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im ländlichen Raum muss sich vielen Herausforderungen stellen. In ländlichen Gegenden bestehen Einrichtungen der Daseinsvorsorge wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Arztpraxen oft nur in Orten mit höherer Zentralitätsstufe. Diese Orte sind häufig Ziel von Mobilität, aber auch abseits dieser zentralen Orte gibt es Ziele wie Arbeitgeber und Freizeitziele. Ein ÖPNV-Angebot zu schaffen, das dieses Mobilitätsbedürfnis befriedigt, ist keine leichte Aufgabe.

Sinnvolle Ergänzung: flexible Bedienungsformen.

Hier setzen bedarfsorientierte, flexible Bedienungsformen an: Sie tragen zur besseren räumlichen und zeitlichen Erschließung bei, denn mit einer Loslösung von starren Fahrplänen kann stärker auf individuelle Bedürfnisse eingegangen werden. Mit flexiblen Bedienungsformen sind Erschließungsdefizite an Samstagen und Tagesrandzeiten (besonders abends) behebbar und die bei konventionellen Linienverkehren auftretenden Bedienungslücken können geschlossen werden. Aber auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte ist die Entwicklung von bedarfsorientierten und flexiblen Bedienungsformen sinnvoll. Wenig frequentierte Verbindungen können eingestellt werden, sofern potenziellen Fahrgästen weiterhin der Zugang zu öffentlicher Mobilität nach vorheriger Anmeldung geboten wird.



Schwierigkeiten erkennen: attraktiver und ökonomisch sinnvoller ÖPNV bei geringer Siedlungsdichte.

Da sich die Bevölkerung aufgrund von kleinteiligen Siedlungsstrukturen mit wenigen Bevölkerungsschwerpunkten auf eine große Fläche verteilt, wohnen im Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen nur relativ wenige potenzielle Fahrgäste. Der demografische Wandel trägt schon jetzt zu einem spürbaren Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum bei und in den kommenden Jahren wird sich dieser Effekt noch verstärken. Um Kosten alleine durch Fahrgelder zu decken, müssen Busse ausgelastet sein. Eine hohe Auslastungsrate ist aber nur möglich, wenn weite Distanzen zurückgelegt werden, um viele Fahrgäste zu erreichen. Das wiederum führt zu langen Reisezeiten und senkt die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV (motorisierter Individualverkehr). Hinzu kommt noch, dass der ÖPNV im ländlichen Raum sehr stark auf die Schülerverkehre ausgerichtet ist. Daraus ergibt sich zwar ein Grundangebot für potenzielle weitere Fahrgäste, jedoch sind diese Linienverkehre auf bestimmte Tageszeiten und Ziele beschränkt.

Nachhaltige Lösungen erfordern intensive Planung.

Die nachhaltige Einführung von bedarfsorientierten Bedienungsformen ist ohne vorgelagerte Planung nicht möglich. Nur wenn Sie den tatsächlichen Bedarf ermitteln, kann eine nachfrageorientierte und nachhaltige Lösung geschaffen werden – dabei unterstützen wir Sie gerne. Je nach Umfang der Umsetzung und räumlichen Reichweite wächst zwar der Planungsaufwand, die Kosten-Leistungs-Effizienz steigt aber ebenfalls.

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen die Vorteile und Ziele von flexiblen Bedienungsformen aufzeigen und Ihnen einen Einblick in die Planung und Möglichkeiten der Umsetzung geben.

Davon profitieren alle: Vorteile flexibler Bedienungsformen.

Erschließung durch konventionelle ÖPNV-Linien im ländlichen Raum

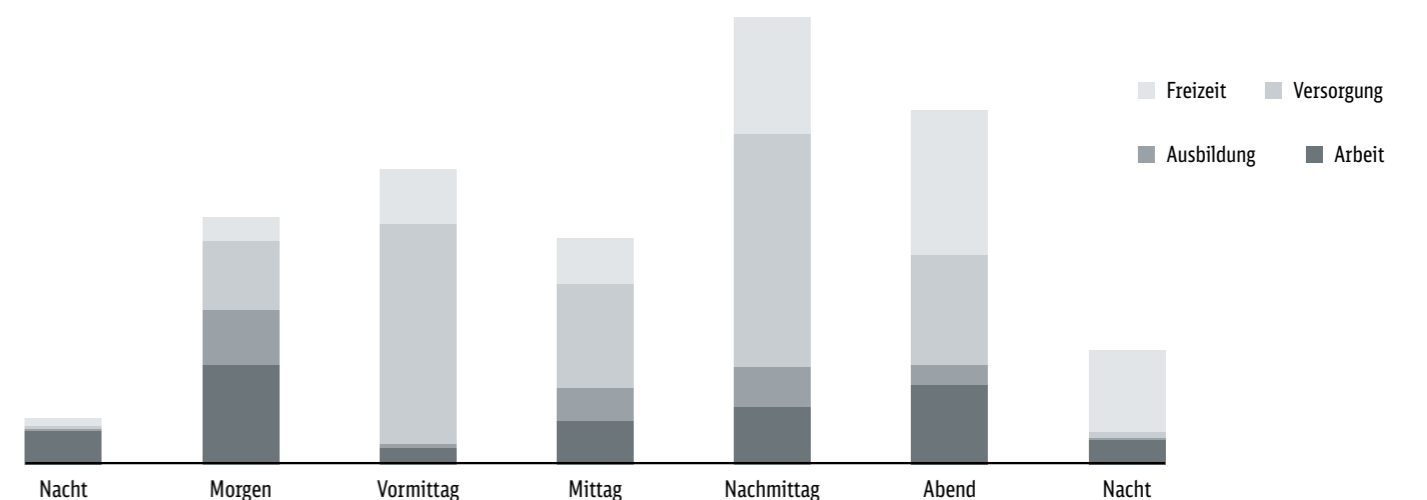


Die räumliche Erschließung ist ein Hauptvorteil der flexiblen Bedienungsformen: Gerade in ländlichen Gegenden mit kleinteiliger Siedlungsstruktur und wenig ausgeprägten Bevölkerungsschwerpunkten liegen viele Gemeindeteile und Orte abseits der konventionellen ÖPNV-Linien. Diese bislang unerschlossenen Gebiete können Sie mit flexiblen Bedienungsformen in den ÖPNV einbinden.

Mobilitätsbedarf im Tagesverlauf

Auch die zeitliche Erschließung wird spürbar verbessert: Durch flexible Bedienungsformen können Sie mehr Fahrten anbieten – sowohl im Tagesverlauf (vormittags, nachmittags bzw. abends und nachts) als auch im Wochenverlauf (Ausweitung des Angebots an Samstagen und Sonntagen). Das gilt gerade für Schwachlastzeiten,

also dann, wenn weniger Fahrgäste den ÖPNV nutzen und bisher eine Ausweitung des Angebots nicht rentabel war. Mit flexiblen Bedienungsformen ist es Ihnen somit möglich, auf die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung einzugehen.



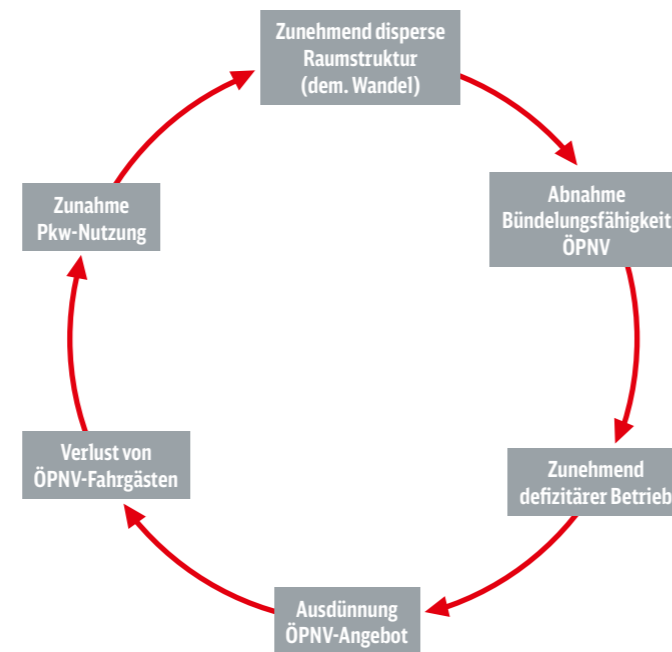
Herausforderung und Ziel: Verbesserung der regionalen Daseinsvorsorge.

Schon heute kommt es aufgrund des demografischen Wandels zu einer Erhöhung des Durchschnittsalters und zu sinkenden Bevölkerungszahlen im ländlichen Raum. Ein Trend, der sich in den kommenden Jahren auch in Ihrem Landkreis noch stärker ausprägen wird und häufig eine Abwärtsspirale des ÖPNV in Gang setzt.

Mit einer Kombination aus festen Linienverkehren – diese sind sehr stark auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und bilden das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum – und flexiblen Bedienungsformen als Ergänzung verbessern Sie die regionale Daseinsvorsorge deutlich. Hierbei ist zu beachten, dass flexible Bedienungsformen anders zu planen sind als konventionelle Linien. Ein Aufwand, der sich für Sie lohnt, denn mit höherer Erreichbarkeit, gesteigerter Mobilität und umfangreicherer Versorgung von ländlichen Gebieten kann der Abwärtsspirale etwas entgegengesetzt werden:

- Der ÖPNV bleibt dadurch attraktiv und nutzerfreundlich.
- Der ÖPNV wird bedarfsgerecht, umweltfreundlich und effizient durchgeführt.
- Es sichert die regionale Daseinsvorsorge im Bereich der Mobilität in der Fläche.
- Es steigert die Attraktivität des ländlichen Raums.

Abwärtsspirale des ÖPNV im ländlichen Raum



Quelle: verändert nach Böhrler, S. et al., 2010, S. 478

Nachhaltige Sicherung der Daseinsvorsorge durch vorgelagerte Planung.

Um die Daseinsvorsorge nachhaltig zu sichern, ist eine an sozialen, wirtschaftlichen, verkehrsplanerischen und ökologischen Zielen orientierte Planung notwendig.

Bevor Sie Bedarfsverkehre einführen können, ist eine spezifische Planung und Neukonzeption erforderlich, damit tatsächliche Mobilitätsbedürfnisse erfasst und entsprechend berücksichtigt werden. Folgende Aspekte sind dabei ausschlaggebend:

- Wo besteht Mobilitätsbedarf?
- Wohin ist dieser Bedarf ausgerichtet?
- An welchen Tagen?
- Zu welchen Tageszeiten?

Erst wenn diese Fragen beantwortet sind, können Sie ein präzise auf den Bedarf abgestimmtes Angebot an flexiblen Bedienungsformen einrichten. Eine vorgelagerte Planung, bei der wir Sie gerne unterstützen, ist daher für eine bürgernehe und kosteneffiziente Lösung unumgänglich.

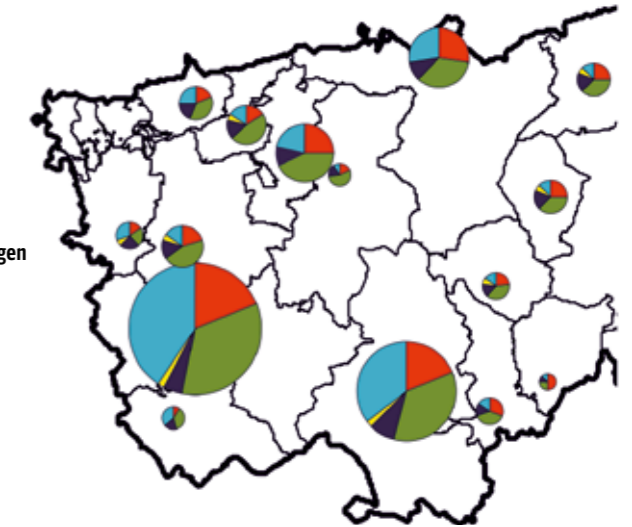
Leitgedanke: Sicherstellung der regionalen Daseinsvorsorge für die Bevölkerung	
Soziale Ziele <ul style="list-style-type: none"> ■ Teilhabe am gesellschaftlichen Leben auch für Menschen ohne Auto ■ Regionale Daseinsvorsorge für möglichst viele Bürger ■ ÖPNV-Angebot für alle Bevölkerungsgruppen (Senioren, Jugendliche etc.) 	Wirtschaftliche Ziele <ul style="list-style-type: none"> ■ Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots ■ Einnahmesicherung durch attraktives ÖPNV-Angebot ■ Angemessener und effizienter Einsatz von öffentlichen Geldern bzw. Fördermitteln
Verkehrsplanerische Ziele <ul style="list-style-type: none"> ■ Hohe Erreichbarkeit mit ÖPNV ■ Funktionsfähigkeit des Schülerverkehrs ■ Integration des Verkehrskonzeptes in den ÖPNV und das Tarifsystem ■ Umsetzungsorientiertes Konzept 	Ökologische Ziele <ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung von MIV ■ Nachhaltiger Modal Split

Landkreisumfassende Mobilitätskonzepte.

Mobilitätskonzepte, die einen ganzen Landkreis umfassen, entwickeln wir für Sie mehrstufig in vier aufeinander aufbauenden Arbeitspaketen.

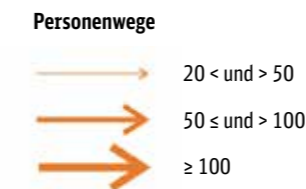
Arbeitspaket 1

Zu Beginn erfolgt eine Bestandsaufnahme des Nahverkehrs. Hierbei untersuchen wir insbesondere Angebot und Nachfrage. Auch die Struktur des Landkreises wird analysiert, wobei soziodemografische Indikatoren, Verkehrsinfrastruktur und Versorgungseinrichtungen berücksichtigt werden.



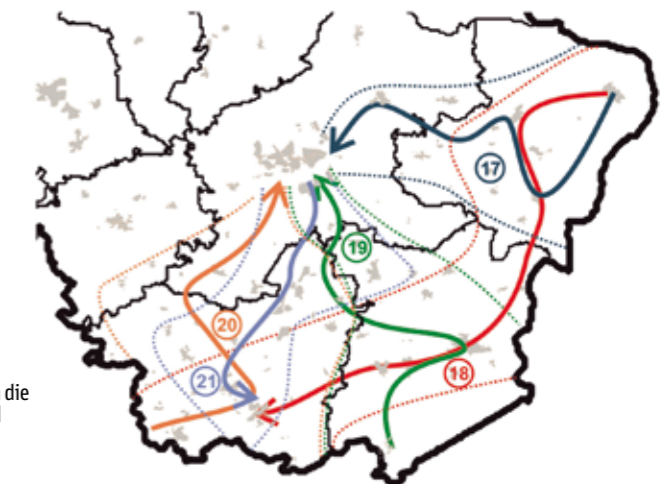
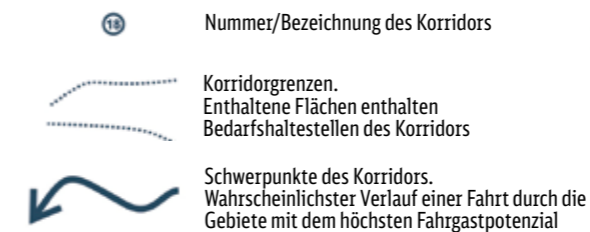
Arbeitspaket 2

In der dann folgenden Bedarfsanalyse identifizieren wir für Sie die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger durch Arbeitsgruppen, Befragungen und Informationsveranstaltungen. Das Ergebnis spiegelt wider, von wo aus die Bürger wohin wollen, zu welchen Tageszeiten und an welchen Wochentagen.



Arbeitspaket 3

Anschließend planen und erarbeiten wir auf Basis der erhobenen Daten ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept. Dazu gehört auch die Definition von Hauptverkehrsachsen, Funktionsräumen, Einzugsräumen und Mobilitätsgebietstypen.



Arbeitspaket 4

Zuletzt definieren wir Anforderungen und sprechen Empfehlungen für die Umsetzungsphase aus: Umsetzungsstrukturen werden zugewiesen, Bedienszenarien entwickelt und geeignete Bedienungsformen vorgeschlagen. Dabei können auch Teilgebiete von Landkreisen, sofern sie homogene Strukturen aufweisen, betrachtet werden.

Bedarfsverkehre optimal umgesetzt.

Egal, ob es um die Sicherung der Daseinsvorsorge für Senioren oder um die Mobilität von Touristen geht, egal, ob landkreisumfassend umgesetzt oder punktuell in einzelnen Orten: Flexible Bedienungsformen sind heute und in Zukunft unverzichtbar und erfreuen sich auch bei der Bevölkerung immer größerer Beliebtheit. Lesen Sie selbst!

Beispiel **Tirschenreuth**: Entwicklung eines erfolgreichen **Mobilitätskonzepts**.

Eine disperse Bevölkerungsaufteilung, eine auf wenige Orte konzentrierte Versorgung sowie eine geringe Haltestellendichte: Der Landkreis Tirschenreuth hat durch den demografischen Wandel zahlreiche räumliche Herausforderungen zu bewältigen.

Hinzu kommen die Erschließungsdefizite des ÖPNVs im ländlichen Raum: An Schultagen waren bisher nur 38,3 Prozent der Bevölkerung erschlossen, an Samstagen 27,7 Prozent und an Sonntagen – sehr stark ausgedünnt – 5,2 Prozent. Das Fahrangebot war auf den Schülerverkehr ausgerichtet und konzentrierte sich auf morgens, mittags und den frühen Nachmittag.

Ziel war es daher, die regionale Daseinsvorsorge für möglichst viele Bürger zu sichern und ein ÖPNV-Angebot zu schaffen, das die Mobilität möglichst aller Bevölkerungsgruppen verbessert.

Das Vorgehen

Beginn des Projekts

Einberufung eines Lenkungsausschusses aus Vertretern von Politik, Verwaltung, Interessensvertretern und Verkehrsunternehmen

Oktober bis November 2012

Analyse der Landkreis- und ÖPNV-Struktur

Dezember 2012 bis März 2013

Sehr erfolgreiche Haushaltsbefragung, die von Informationsbroschüren und Marketingmaßnahmen begleitet wurde

Februar bis März 2013

Einberufung von sieben Bürgerforen, verteilt im ganzen Landkreis mit regionalen Schwerpunkten: Diskussion der Befragungsergebnisse, intensiver Austausch mit Bürgern und lokalen Interessensvertretern, Informationen zur späteren Umsetzung des Bedarfsverkehrs



Das Ergebnis

- Bedarfsverkehre mit Korridorbedienung von Montag bis Sonntag von 7 – 20 Uhr
- mehr als 400 bestehende Haltestellen des derzeitigen ÖPNV-Systems angebunden und zusätzlich rund 70 neue Haltestellen eingerichtet
- 18 Linien im Bedarfsverkehr im Korridor-, Sektor- und Flächenbetrieb
- breites Fahrtenangebot auch an Tageszeiten, die bislang kaum oder nicht durch den ÖPNV erschlossen waren
- an Samstagen und Sonntagen mehrmals täglich Fahrten zu Freizeit- und Versorgungszielen
- von Montag bis Sonntag sind nun mehr als 75% der Bevölkerung durch den ÖPNV erschlossen, d. h. es stehen ihnen mindestens 2 Fahrtenpaare als Angebot zur Verfügung



Die Umsetzung – mit BAXI

Um die Mobilität der Bürger zu verbessern, wurde das Ergebnis des Mobilitätskonzepts in Tirschenreuth mit einer landkreisweiten Neustrukturierung des ÖPNV-Systems umgesetzt. BAXI – der Name des Bedarfsverkehrssystems ergibt sich aus Bus und Taxi – ist ein abgestimmtes Gesamtsystem, bestehend aus flexiblen Bedienformen im Korridor-, Sektor- und Flächenbetrieb.

Es ist Teil des demographischen Handlungskonzeptes des Landkreises Tirschenreuth und eine harmonische Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Systems. Das Pilotprojekt befindet sich gerade in einer dreijährigen Testphase – und erfreut sich sehr guter Resonanz und Nachfrage.

Das bedeutet BAXI konkret:

- Hohe Abrufquoten und Fahrgastzuwächse durch bürgerorientierte Planung und an tatsächliche Nachfrage angepasste Umsetzung
- Deutliche Verbesserung der Mobilität und großer Beitrag zur regionalen Daseinsvorsorge
- 18 neue Linien und 72 neue BAXI-Haltestellen im Landkreis
- Fahrten nur noch nach Bedarf
- Ausschließlich Bedienung von Haltestellen, an denen auch wirklich jemand zu- oder aussteigen will
- Schülerverkehr weiterhin in den klassischen ÖPNV integriert



Ist dieses **Mobilitätskonzept** auch auf **andere Landkreise** übertragbar?

Das Mobilitätskonzept Tirschenreuth lässt sich auch hervorragend auf andere Landkreise übertragen und kann an spezifische Themen und Herausforderungen angepasst werden. So geschehen bereits in den Landkreisen Kronach, Regen und Passau.





Beispiel **Altdorf:** Mobilität für **Senioren.**

Der Gemeindeteil Pfettrach von Altdorf ist Teil des Großraums Landshut, jedoch nicht in das Stadtbussystem eingebunden. Insbesondere für die Bewohner einer Seniorenresidenz in Pfettrach ergab sich hieraus eine schlechte Anbindungsqualität.

Lediglich eine Grundversorgung an ÖPNV-Linien aus dem Kreis Landshut war vorhanden.

Ziel war es, die Anbindung an das nächste Zentrum, Markt Altdorf, sowie das Oberzentrum Landshut wirtschaftlich zu verbessern und hierbei auf die speziellen Anforderungen von Senioren einzugehen. Das Angebot sollte durch flexible Bedienformen ergänzt werden, zudem war eine Anschlussbildung mit Zugverbindungen von und nach München gewünscht.

Das Vorgehen

Alle Haushalte in Pfettrach wurden zu ihren Mobilitätsbedürfnissen befragt. Im Seniorenheim Sonnengut und in der Seniorenresidenz wurde das Rufbussystem und seine Funktionsweise vorgestellt und zu den Mobilitätsbedürfnissen diskutiert. So konnte man die Senioren auf das neue System vorbereiten und Ängsten und Vorurteilen entgegenwirken.

Das Ergebnis

- Zwischen 42 und 52 Fahrten je Woche mehr angeboten
- Barrierefreie Fahrzeuge
- Seniorengerechte Fahrgastinformation
- Schließung von Angebotslücken im Bereich der Versorgungsfahrten
- positive Resonanz auf Rufbussystem und Planung
- Verbesserte Mobilität und Erreichbarkeit für gesamte Bevölkerung
- Spezifisch angepasste Mobilitätslösung für Senioren

Beispiel **Wessobrunn:** Einkaufen mit dem **Tante-Emma-Bus.**

Mit zunehmendem Alter sinken auch die Möglichkeiten zur individuellen motorisierten Mobilität: Das ist gerade in ländlichen und dünn besiedelten Räumen ein ernstzunehmendes Problem.

Wenn die kleinen Versorgungsläden in der Umgebung wegfallen, sind die älteren Menschen auf Verwandte und Nachbarn angewiesen, um zu den Einkaufsmöglichkeiten zu gelangen. So auch in der Gemeinde Wessobrunn (Landkreis Weilheim-Schongau), dessen ÖPNV-Angebot bisher nicht auf die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppe ausgerichtet war.

Daher galt es, das ÖPNV-Angebot zwischen Wessobrunn und dem nahe gelegenen Peißenberg zu erweitern, zu verbessern und an die Wünsche der älteren Bürger anzupassen: speziell im wichtigen Bereich der Versorgungsfahrten – auch für mobilitätseingeschränkte Personen.

Das Vorgehen

Die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger wurden mittels Fragebogen erhoben. Zwei Seniorennachmittage standen ganz im Zeichen von Austausch und Information zwischen Gemeinde, Planern und Senioren.

Das Ergebnis

Am 1. April 2014 startete der Tante-Emma-Bus, mit dem das Einkaufsfür die Bewohner von Wessobrunn deutlich vereinfacht wurde: Jeden Dienstag und Donnerstag fährt der barrierefreie Midi-Bus von Wessobrunn über Forst zum Fachmarktzentrum nach Peißenberg – und 1,5 Stunden später wieder zurück. In dieser Zeit können die vor allem älteren Bürger ihre Einkäufe erledigen, den Arzt aufsuchen oder anderweitig ihre Freizeit gestalten.

Beispiel **Bayerischer Wald:** flexible Mobilitätsangebote im **Tourismus.**

Tourismus im ländlichen Raum ist oft nur schwer durch ein passendes ÖPNV-Angebot zu unterstützen.

So auch in der Urlaubsregion Bayerischer Wald: Die Nachfrage ist aufgrund der dezentralen Lage der Beherbergungsbetriebe sowie der unterschiedlichen Ziele der Besucher oft nur schwer bündelbar. Auch andere externe Einflussfaktoren beeinträchtigen eine kosteneffiziente und bedarfsorientierte Angebotsbildung.

Ziel war es, ein auf die Bedürfnisse der Touristen ausgerichtetes Angebot zu erstellen: Gasthöfe, die außerhalb des ÖPNV-Netzes liegen, sollten angeschlossen werden, verschiedene Ausflugsziele flexibel erreichbar sein und die Verbindung zum Zugverkehr sichergestellt werden.

Das Vorgehen

Es wird zuerst das touristische Angebot im Detail erhoben und analysiert. Bekanntheit und Einzugsbereich von Attraktionen und Sehenswürdigkeiten finden dabei ebenso Berücksichtigung wie die Eigenschaften und Kapazitäten von Übernachtungsbetrieben. Gleichzeitig wird aber auch die touristische Nachfrage in Form von Übernachtungs- und Besucherzahlen in die Untersuchung aufgenommen. Die sich daraus ergebenden Bewegungsmuster werden, unter besonderer Berücksichtigung spezifischer Anforderungen von touristischen Mobilitätsbedürfnissen, mit dem bestehenden ÖPNV-System abgeglichen.

Das Ergebnis

Es entstehen zusätzliche Angebote, die bedarfsorientiert auf die Bedürfnisse touristischer Mobilität ausgerichtet sind. Ein exakt auf diese Zielgruppe angepasstes Marketingkonzept unterstützt die Wahrnehmung und Akzeptanz dieser neuen Angebote, so dass insgesamt eine deutliche Verbesserung der touristischen Mobilität zu erkennen ist.

Beispiel **Stadtbusse:** mehr **Mobilität** in Städten.

Auch in Städten des ländlichen Raumes steht der innerörtliche Verkehr vor Herausforderungen: Häufig ist das Potenzial für feste Linien zu gering, jedoch ist Mobilität eine wichtige Voraussetzung für eine starke Wirtschaft.

Hier setzt der Bedarfsverkehr an: Er gewährleistet die Anbindung an Versorgungseinrichtungen und Ärzte, ist finanzierbar und ist gegenüber dem Kunden gut kommunizierbar. Erfolgreich umgesetzt wurde dieser Ansatz unter anderem bereits in Peißenberg, Bad Griesbach und Hirschau.

Das Vorgehen

Am Anfang stand die Bedarfsermittlung: Welche spezifischen, innerörtlichen Bedürfnisse müssen berücksichtigt werden, um ein individuelles Angebot zu erstellen? Welche Erschließungslücken sind erkennbar? Welche kosteneffizienten Lösungen sind möglich? Wie wird der Bedarfsverkehr mit überörtlichen ÖPNV-Anbindungen abgestimmt?

Das Ergebnis

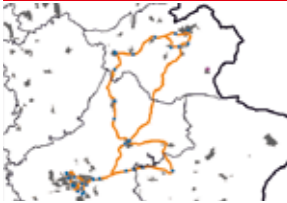
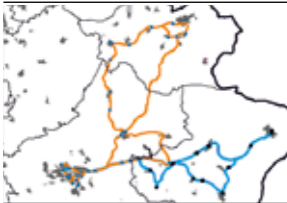

Peißenberg: Zwei neue Haltestellen wurden eingerichtet sowie weitere 12 bedarfsorientiert angebunden. Dadurch sind insgesamt ca. 7.000 Einwohner besser an den ÖPNV angebunden und mit mehr Mobilität versorgt, ca. 3.000 Einwohner werden erstmals durch den ÖPNV erschlossen. Durch konventionelle Linien war dies bislang nicht möglich.



Individuelle Möglichkeiten: Umsetzung von flexiblen Bedienungsformen.

Abhängig von räumlicher Reichweite bieten wir Ihnen verschiedene Umsetzungsformen an, die sich in Kosten-Leistungs-Effizienz, Mitnahme von Synergieeffekten und Planungsaufwand unterscheiden:

- Umwandlung von Bestandslinien in Bedarfsverkehr bzw. Ergänzung bestehender Linienverkehre durch flexible Bedienungsformen
- Umwandlung von Bestandslinien und Korridor-/Sektorerweiterung im Bedarfsverkehr
- Planung und Analysen einzelner Teilaspekte
- Umfassende, aber kleinräumige Planungen im Bereich einzelner sowie mehrerer Gemeinden
- Landkreisumfassende Mobilitätskonzepte

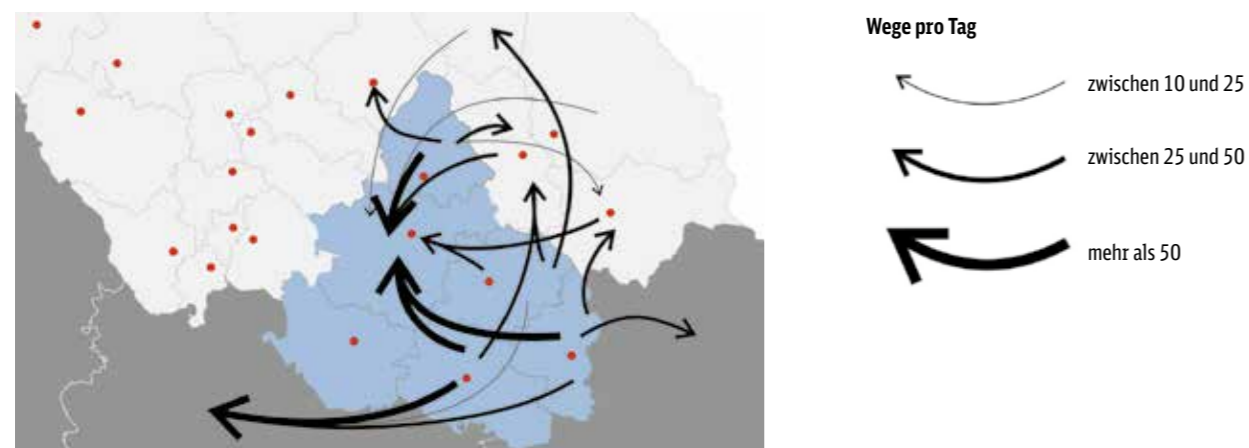
Räumliche Reichweite/Umsetzungsform		Kosten-Leistungs-Effizienz	Synergieeffekte	Planungsaufwand
 Einzelne Bedarfslinie	Umwandlung bzw. Ergänzung bestehender Linien	➔	➔	gering
	Neue Linie	➔	➔	mittel
 Mehrere Bedarfslinien innerhalb eines Landkreises		➔	➔	mittel
 Vollständige Einbindung von flexiblen Bedienungsformen in ÖPNV-Struktur eines Landkreises		⬆	⬆	hoch

Planung und Analyse von einzelnen Teilaspekten.

Die Planung und Analyse einzelner Teilaspekte gliedern wir wie folgt:

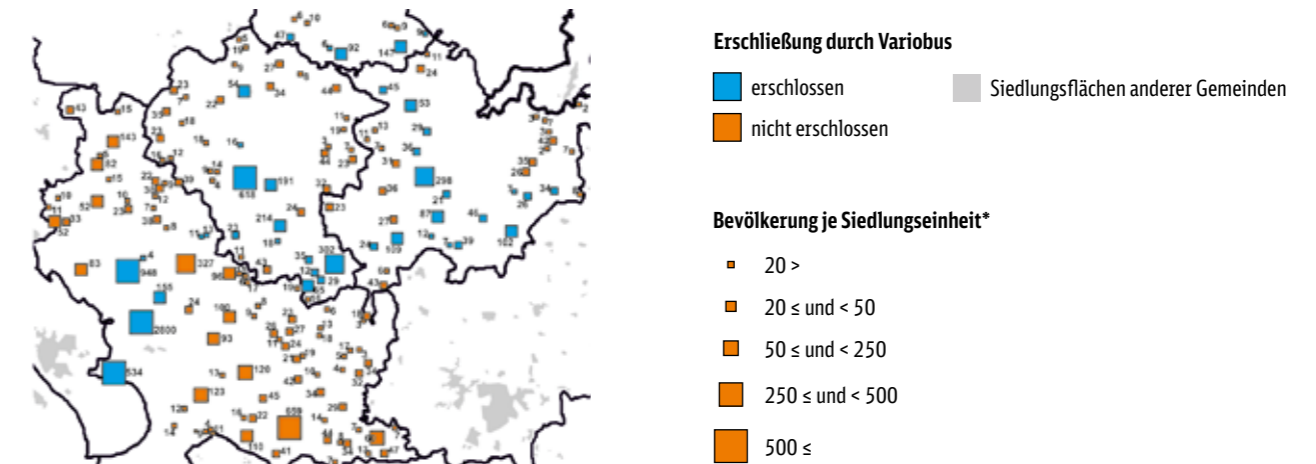
- Kostenabschätzungen für die Umsetzung von Bedarfsverkehren: Dabei berücksichtigen wir Fahrgastpotenziale, wahrscheinliche Nutzkilometer und unterschiedliche Tarifgestaltungen/-ausprägungen.
- Potenzialabschätzungen unter Berücksichtigung folgender Faktoren: Bevölkerungsverteilung und Siedlungsstruktur, Arbeitspendler sowie Fahrgastzahlen bestehender Verkehre.

ÖPNV-Struktur Gesamtnachfrage-Hauptrelation



■ Bewertung der Erschließungsqualität bestehender oder geplanter Verkehre.

Erschließungsqualität Durch Bedarfsverkehr erschlossene Bevölkerung



* Rechnerisch nach Flächenanteil ermittelte Größe.

■ Zielgruppenspezifische Analysen (z. B. Senioren, Bürger einer bestimmten Gemeinde, Besucher von Jugendeinrichtungen): Durch speziell konzipierte Befragungen sowie Informations- und Diskussionsveranstaltungen erheben wir relevante Daten und binden alle Interessengruppen in den Planungsprozess ein.

Das Mobilitätskonzept im Verhältnis zum Nahverkehrsplan.



Grundsätzlich können Sie ein Mobilitätskonzept als einen spezialisierten Teilaspekt einer umfassenden Nahverkehrsanalyse verstehen. Drei Konstellationsvarianten zwischen Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan unterscheiden wir dabei:

Der Nahverkehrsplan liegt in einer aktuellen Fassung vor: Das Mobilitätskonzept ist als Ergänzung zu betrachten und kann unter teilweiser Verwendung von bestehenden Daten erstellt werden.

Der Nahverkehrsplan befindet sich in der Erstellungs- bzw. Fortschreibungsphase: Das Mobilitätskonzept kann sowohl Teil des Nahverkehrsplans sein als auch parallel dazu entwickelt werden. In diesem Fall ist die gegenseitige Abstimmung von Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan zu beachten.

Es liegt kein aktueller Nahverkehrsplan vor: Durch eine Umfangserweiterung kann ein Mobilitätskonzept auch weite Teile eines Nahverkehrsplans ersetzen.

Mit flexiblen Bedienungsformen in die Zukunft.

Die Planung und Konzeption von integrativen Lösungen flexibler Bedienungsformen tragen somit zu einem zukunftsfähigen, bedarfsorientierten und bürgernahen ÖPNV-System bei: Die regionale Daseinsvorsorge wird nachhaltig unterstützt und der ländliche Raum gestärkt.

Gemeinsam ans Ziel.

Setzen Sie auf unsere Erfahrung bei der Planung und Umsetzung von flexiblen Bedienungsformen:

Gemeinsam realisieren wir den Bedarfsverkehr in Ihrer Gemeinde oder Ihrem Landkreis. Ob Sie erste Fragen oder bereits konkrete Vorstellungen haben – wir sind für Sie da!



Kontakt:

Herr Dr. Thomas Huber
Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO)
Von-Donle-Straße 7
93055 Regensburg

Telefon: 0941 6000-214
Mobil: 0175 9339686
E-Mail: thomas.huber@rbo.de

Kontakt
Regionalbus Ostbayern GmbH
Von-Donle-Straße 7
93055 Regensburg

info@rbo.de
www.bahn.de/ostbayernbus

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Dezember 2014

Herausgeber
DB Mobility Logistics AG
Marketingkommunikation (GMK)
Frankenallee 2-4
60327 Frankfurt am Main

Gedruckt auf
100% Recyclingpapier

