

Differenzierte Bedienung im ÖPNV



Inhaltsverzeichnis

5	Impressum
10	Vorwort
14	Teil 1 Grundlagen der differenzierten Bedienung
16	1 Einleitung und Rahmenbedingungen
17	1.1. Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung
18	1.2. Entwicklung des Verkehrsangebots
20	1.3. Zukunftsorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots
22	2 Angebotsformen der differenzierten Bedienung
24	2.1. Modell der differenzierten Bedienung
26	2.2. Integraler Taktfahrplan
28	2.3. Linienverkehr mit Bahnen und Bussen
29	2.3.1. Übergeordnetes SPNV-Angebot
31	2.3.2. Qualifizierte Bedienung auf regionalen Hauptachsen
35	2.3.3. Regionalbusverkehr
36	2.3.4. Busverkehr in Klein- und Mittelstädten
41	2.3.5. Linienverkehr bei geringer Nachfrage
42	2.3.6. Bürgerbus
46	2.3.7. Weitere Produktdifferenzierungen
54	2.4. Flexible Bedienungsformen
55	2.4.1. Definitionen flexibler Bedienungsformen
56	2.4.1.1. Bedarfsgesteuerter Linienverkehr
56	2.4.1.2. Fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb
57	2.4.1.3. Fahrplanbasierter Sektorbetrieb
58	2.4.1.4. Flächenbetrieb
59	2.4.2. Fahrzeugeinsatz
60	2.4.3. Einbindung flexibler Bedienungsformen in das differenzierte Verkehrsangebot
61	2.4.4. Chancen und Grenzen flexibler Bedienungsformen
63	2.5. Ergänzende alternative Angebotsformen
64	2.5.1. Ridesharing
65	2.5.2. Carsharing
66	2.5.3. Bikesharing (Fahrradverleihsysteme)
67	2.5.4. E-Tretroller-Verleihsysteme
67	2.5.5. Soziale Fahrdienste und Krankenfahrten
68	2.5.6. Private Fahrgemeinschaften

68	2.5.7	Mitfahrbänke
68	2.5.8	Verknüpfung alternativer Angebotsformen
76	3	Organisation differenzierter Bedienung
77	3.1	Genehmigungsrechtliche Einordnung
77	3.1.1	Genehmigungsrechtliche Einordnung flexibler Bedienungsformen
81	3.1.2	Unternehmer oder Vermittler?
81	3.1.3	Genehmigungsrechtliche Einordnung alternativer Angebotsformen
82	3.2	Rolle von Bund, Ländern, Kommunen und Verbänden
82	3.2.1	Rolle des Bundes und der Länder
83	3.2.2	Kommunales Mobilitätsmanagement
83	3.2.3	Rolle der Verbände bei den regionalen Mobilitätsangeboten
84	3.3	Planung und Umsetzung eines differenzierten Verkehrsangebots
85	3.3.1	Planungsstrategien
86	3.3.2	Planung und Umsetzung flexibler Bedienungsformen
87	3.3.3	Formale Grundlagen der Kooperation mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe
88	3.4	Einbindung in die Beförderungstarife
88	3.4.1	Tarifmodell für flexible Bedienungsformen
89	3.4.2	Vertrieb und die Ticketkontrolle bei flexiblen Bedienungsformen
90	3.4.3	Tarifintegration für eine multimodale Verknüpfung
92	3.5	Einsatz von IKT bei flexiblen Bedienungsformen
94	3.5.1	Fahrtbuchung
94	3.5.2	Übermittlung der Fahraufträge
94	3.5.3	Fahrdurchführung (Ticketing, ITCS)
95	3.5.4	Abrechnung, Verwaltung, Datenschutz
96	3.6	Kooperationen des ÖPNV mit weiteren Akteuren
96	3.6.1	Das Taxi- und Mietwagenunternehmen als Kooperationspartner des ÖPNV
97	3.6.2	Arbeitgeber als Kooperationspartner des ÖPNV („Betriebliches Mobilitätsmanagement“)
100	4	Kommunikation und Marketing
102	4.1	Kommunikation auf die Bedürfnisse der Kunden zuschneiden
104	4.2	Mögliche Inhalte der Kommunikation
106	4.3	Wege zum Kunden
111	4.4	Zusammenfassung: Der richtige Marketingmix ist entscheidend
112	4.5	Die Marketingkampagne Rhesi der RSVG
115	Teil 2	Differenzierte Bedienung in der Praxis
116	5	Differenzierte Bedienkonzepte
118	5.1	Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt
122	5.2	Differenzierte Bedienung im Altmarkkreis Salzwedel
123	5.3	Differenzierte Bedienung im Landkreis Teltow-Fläming – der Rufbus, ein Erfolgsmodell
126	5.4	Differenzierte Bedienung im Rhein-Sieg-Kreis
129	5.5	Differenzierte Bedienung im nördlichen Ruhrgebiet
133	5.6	Differenzierte Bedienung im Landkreis Schwäbisch Hall

136	6	Übergeordneter Linienverkehr mit Bahnen und Bussen
137	6.1	Regional-Express-Linie 7 Dessau Hbf. – Berlin – Senftenberg
139	6.2	Die Euregiobahn in der Region Aachen
140	6.3	Regionale Schnellbuslinien in Nordrhein-Westfalen
142	6.4	PlusBus im Mitteldeutschen Verkehrsverbund
145	6.5	PlusBus Hoher Fläming
150	7	Lokale Linienverkehre zur Erschließung
151	7.1	Kurzbeispiele für nähräumlichen Kleinbusverkehr
151	7.1.1	Neukonzeption des Stadtbusverkehrs in Bad Belzig
152	7.1.2	Neues Kleinbusangebot für die Gemeinde Alfter
154	7.1.3	Stadtbusverkehre in Erkelenz und Geilenkirchen
156	7.2	Kurzbeispiele für weitere Produktdifferenzierungen im Linienverkehr
156	7.2.1	Neuer Nachtbusverkehr für Regensburg
158	7.2.2	NachtExpress im Kreis Paderborn
159	7.2.3	TheaterBus Schwedt/Oder und Uckermark
160	7.3	Bürgerbusse in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen
160	7.3.1	Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen
161	7.3.2	Bürgerbusse in Niedersachsen
164	8	Flexible Bedienungsformen
165	8.1	Bedarfsgesteuerter Linienverkehr: AST im Landkreis Waldeck-Frankenberg
167	8.2	Fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb: „Der kleine Kalle“ im Kalletal
169	8.3	Fahrplanbasierter Sektorbetrieb: BAXI Schwandorf
173	8.4	Flächenbetrieb: Der MultiBus-Verkehr im Kreis Heinsberg
175	8.5	Flächenbetrieb: elbMOBIL in der Samtgemeinde Elbmarsch
178	8.6	Flächenbetrieb: LÜMO in der Hansestadt Lübeck
182	9	Ergänzende alternative Angebotsformen
183	9.1	Mitnahmesystem „Mobifalt“ im Nordhessischen Verkehrsverbund
186	9.2	stat>k und flow>k in Osnabrück
188	9.3	MVGmeinRad
191	9.4	Fahrradmietsystem im Rhein-Sieg-Kreis
194	9.5	Velocity Aachen
196	9.6	Zentraler Mobilitätsdienstleister Leipziger Verkehrsbetriebe
197	9.7	Mobilstationen in Klein- und Mittelstädten: die Raumbeispiele Borgholzhausen, Werther und Stewede
200	10	Zusätzliche Bausteine der differenzierten Bedienung
201	10.1	Der KombiBus in der Uckermark
205	10.2	Kurzbeispiele touristische ÖPNV-Angebote
205	10.2.1	Touristische Bahn- und Buslinien
208	10.2.2	Fahrradbus Region Heinsberg
208	10.2.3	Touristische Tarifangebote

210	11 Zusammenfassung
214	Teil 3 Informationen
215	Abbildungsverzeichnis
218	Tabellenverzeichnis
219	Literaturverzeichnis
222	Internetquellen
226	Internetadressen
228	Mitgliedsunternehmen des VDV-Industrieforum e.V.