

Anlagen

- Anlage 1: Dokumentation der Abschlusstagung / Präsentationen der Vortragenden
- Anlage 2: Konzept zum Kompetenzzentrum

Anlage 1: Dokumentation der Abschlusstagung

Nachfolgend sind die Präsentationen der Vortragenden abgedruckt

Anlage 1.1 - Wo liegen die praktischen Probleme und Herausforderungen im ländlichen Raum?

Dipl.-Ing. Thomas Busch, RMV


RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND 



Wo liegen die praktischen Probleme und Herausforderungen im ländlichen Raum?


FORSCHUNGSPROJEKT „MOLA.OPT – MOBILITÄT AUF DEM LAND OPTIMIEREN“

FRANKFURT AM MAIN, 25.04.2017
DIPL.-ING. THOMAS BUSCH – RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND GMBH
GESCHÄFTSBEREICHSLIETER VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPLANUNG

RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND 

Grundzüge des RMV

- Fläche: 14.000 km²
- Einwohner: 5 Millionen
- 27 Gesellschafter
- Aufgabenträger für den regionalen Schienen- und Busverkehr
- 64 SPNV-Linien
- 390 Bahnhöfe und Stationen
- etwa 12.000 Bushaltestellen
- 7,5 Milliarden Gesamtpersonenkilometer pro Jahr (davon rund 2/3 im SPNV)
- 735 Millionen Personenfahrten pro Jahr (Steigerung seit 1996 rund 40%)



The map shows the RMV region in central Germany, primarily in the state of Hesse. It highlights major cities such as Kassel, Marburg, Gießen, Fulda, Limburg, Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach, Mainz, Darmstadt, and Hanau. Surrounding states like Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Thüringen, Bayern, Rheinland-Pfalz, and Baden-Württemberg are also labeled. A scale bar indicates 0, 25, and 50 kilometers.



Siedlungsstruktur und ÖPNV-Nachfragepotential

Auswertung von Gemeinden bzw. Gemeindeteilen in suburbanen und ländlichen Räumen mit geringem ÖV-Nachfragepotential (≤ 300 EW/km²)



Weite Teile des RMV-Gebiets haben eine ländlich geprägte Siedlungsstruktur!

- Nachfragepotential ≤ 200 EW/km²
- Nachfragepotential > 200 bis 300 EW/km²

Zentrale Herausforderungen für den ÖPNV im ländlichen Raum

Demografische Entwicklung

Schülerverkehr

Daseinsvorsorge

Erreichbarkeit

Barrierefreiheit



Mobilität im ländlichen Raum - Zielsetzungen

Mobilität innerhalb des ländlichen Raumes

- Wohnqualität erhöhen und Landflucht entgegenwirken
- Grundangebot im ÖPNV sichern
- Finanzierbarkeit berücksichtigen

Anschluss des ländlichen Raums an die Metropolregion

- zentrale Verkehrsachsen ausbauen
- Zubringerfunktion stärken
- Schnittstellen optimieren

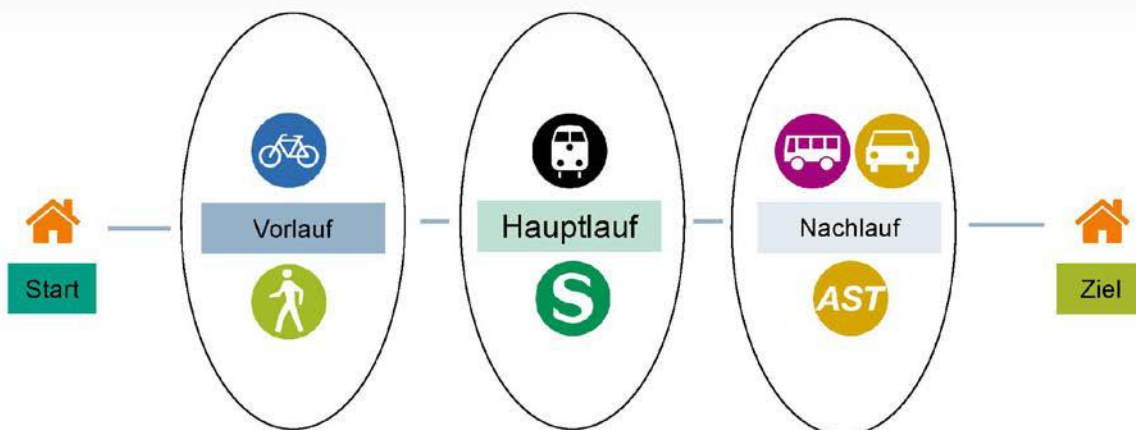
Integration des Gesamtangebots

- Transparenz für Kunden schaffen
- Zugangsbarrieren abbauen
- „Back-Office-Aufwand“ minimieren

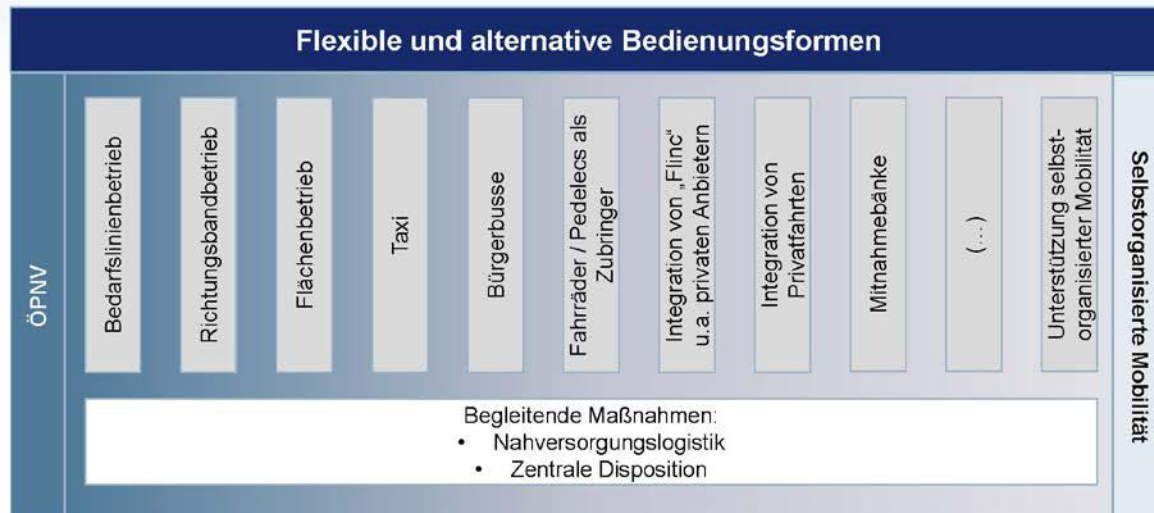
...



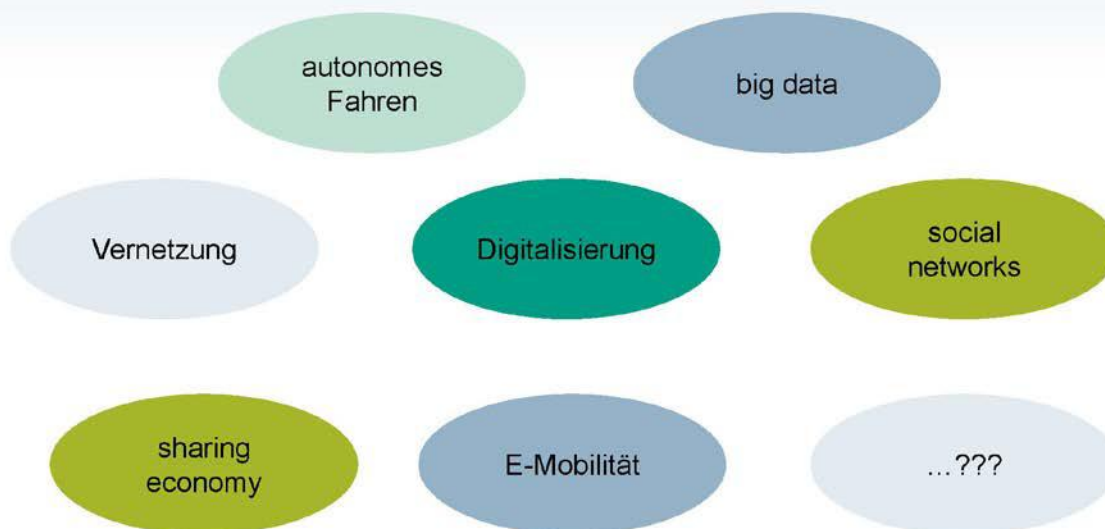
Sicherstellung von Mobilität im ländlichen Raum unter Berücksichtigung der gesamten (intermodalen) Wegekette



Harmonisierung/Integration zahlreicher flexibler und alternativer Bedienungsformen



Zukünftige (technische) Entwicklungen als Chance für neue Mobilitätsformen im ländlichen Raum



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Dipl.-Ing. Thomas Busch

Geschäftsbereichsleiter Verkehrs- und Mobilitätsplanung

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5

65719 Hofheim a. Ts.

Telefon: (0 61 92) 294-200

Anlage 1.2 - Ergebnisse des Projektes „MoLa.opt“ - Welche Erkenntnisse wurden bei der Analyse gewonnen?

Prof. Dr.-Ing. Josef Becker, Dominic Hofmann M. Sc., Frankfurt UAS



Forschungsprojekt „MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren“

Welche Ergebnisse wurden bei der Analyse gewonnen?

Ein Verbundvorhaben der Frankfurt UAS und der Hochschule RheinMain mit dem Praxispartner Rhein-Main-Verkehrsverbund



Quelle: RMV

Wissen durch Praxis stärkt

Fachbereich 1 Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik



Einführung

Ziele des Projektes MoLa.opt

- Beitrag zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum
 - Mobilität sichern
 - Effizient steigern
- Analyse des Status quo, z. B.
 - Angebote
 - Rahmenbedingungen
 - Planungsverfahren
- Ergebnisse
 - Handlungserfordernisse → Empfehlungen
 - Übergreifendes Planungsverfahren zur Auswahl geeigneter Angebotsformen



Quelle: eigene Aufnahme Becker, 9.3.2017



Einführung

Struktur des Projektes MoLa.opt

AP	AP-Titel	Mai 16	Jun 16	Jul 16	Aug 16	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	März 17	Apr 17
1	Charakteristika der Mobilität im ländlichen Raum			MS1									
2	Analyse und Evaluation Angebotsformen										MS2		
	- Vorbereitung der Experteninterviews			MS2.1									
	- Durchführung der Experteninterviews						MS2.2						
	- Auswertung der Experteninterviews										MS2.3		
3	Verfahrensentwicklung für Angebotsformen												MS3
4	Wissenstransfer und Dokumentation			W1					W2				T/MS4

W: Workshop; T: Tagung

MS1	Ausarbeitung von spezifischen Anforderungen an das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum
MS2	Verschneidende Analyse der Experteninterviews mit den relevanten Datengrundlagen
MS2.1	Auflistung von relevanten Interviewpartnern sowie ausgearbeiteter Interviewleitfaden
MS2.2	Abgeschlossene Durchführung aller Experteninterviews
MS2.3	Fertigstellung der Analysen bzgl. der Experteninterviews
MS3	Die arbeitspaketübergreifende Literaturrecherche wurde abgeschlossen, Fertigstellung des Verfahrens zur integrierten Planung des ÖPNV im ländlichen Raum
MS4	Die Workshops wurden durchgeführt und analysiert, die Tagung ist abgeschlossen

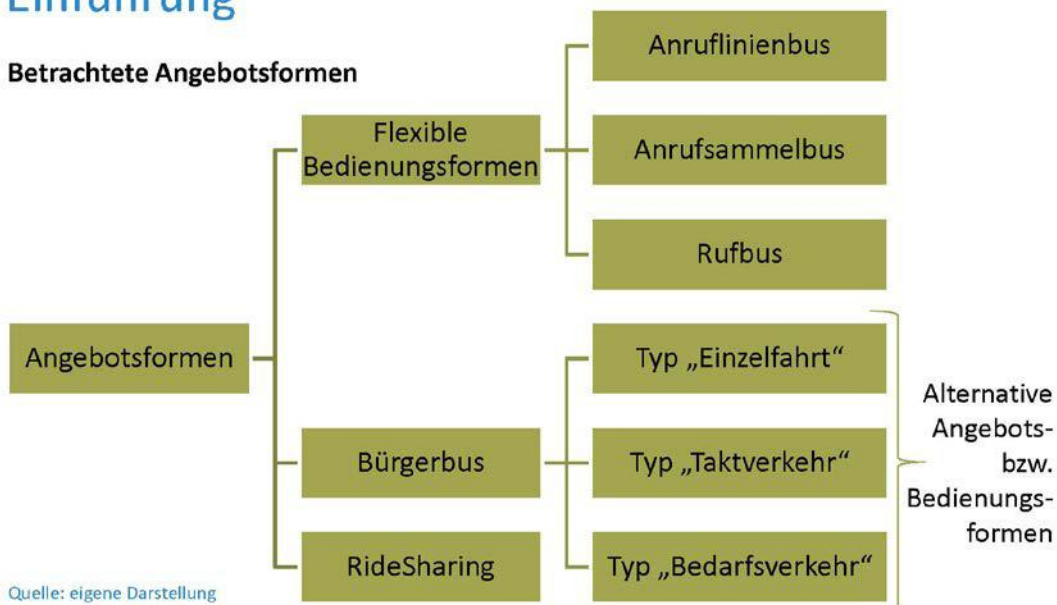
Quelle: eigene Darstellung

Seite 3 MoLa.opt



Einführung

Betrachtete Angebotsformen



Quelle: eigene Darstellung

Seite 4 MoLa.opt



Einführung

Definition flexibler Angebotsformen
gemäß verbundweitem Nahverkehrsplan des RMV

	Bedarfslinienbetrieb	Richtungsbandbetrieb	Flächenbetrieb
Bezeichnung	Anruflinienbus	Anrufsammelbus	Rufbus
Erschließung	Enger Korridor/Linie	Breiter Korridor	Fläche
Fahrplan	Ja	Ja	Rahmenfahrplan
Anmeldung	Ja	Ja	Ja
Haustürbedienung	Nein	Ja	Ja
Zuschlag	Nein	Ja	Ja

Quelle: eigene Darstellung nach Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan 2014

Seite 5 MoLa.opt



Einführung

Definition Bürgerbusse

Kriterien	Bürgerbus – Typ Einzelfahrt	Bürgerbus – Typ Taktverkehr	Bürgerbus – Typ Bedarfsverkehr
Betriebsweise	Linienverkehr	Linienverkehr	Bedarfsverkehr, zum Beispiel Flächenbetrieb
Dispositionszentrale	nein	nein	ja
Bedienungstage	In der Regel 1 bis 3 Tage pro Woche	Werktäglich, evtl. auch am Wochenende	In der Regel 1 bis 3 Tage pro Woche
Anzahl der Fahrten/Takt	Insgesamt 2 bis 4 pro Tag	1-Stunden oder 2-Stundentakt	Nach Bedarf
Bedienungszeitraum	Vormittag/früher Nachmittag	Von 7/8 bis 16/17 Uhr	Vormittag/früher Nachmittag
Fahrzeuge	Einfache Kleinbusse	Kleinbusse mit Sonderausstattung	Einfache Kleinbusse, evtl. Pkw
Anzahl FahrerInnen	Etwa 5 bis 10	Etwa 20	Etwa 10 bis 20

Quelle: eigene Darstellung

Seite 6 MoLa.opt

Einführung

Definition von RideSharing

- Mitnahme von Fahrgästen im privaten Pkw
- Zu unterscheiden sind
 - **RideSharing mit Integration in den ÖPNV**
 - z. B. Mobilfalt und Garantiert mobil! im Odenwaldkreis
 - Umfangreiche Integration, insbesondere bzgl. der Fahrgastinformation und des Tarifs
 - **RideSharing ohne (oder mit geringer) Integration in den ÖPNV**
 - z. B. flinc, Anhalterbank
 - Keine oder allenfalls partielle Integration, zum Beispiel in die Fahrgastinformation

Gegenstand von Analyse und Planungsverfahren

Im Weiteren nicht näher betrachtet



Ergebnisse der Analyse

1. Die Mobilitätsbedürfnisse in ländliche Räumen unterscheiden sich kaum von denen verdichteter Räume oder Kernstädte.

Viele individuelle Mobilitätskennwerte sind ähnlich, zum Beispiel:

- Anteil mobiler Menschen: etwa 90 %
- Anzahl der Wege pro Tag und Person: 3,4
- Wegzwecke ähnlich

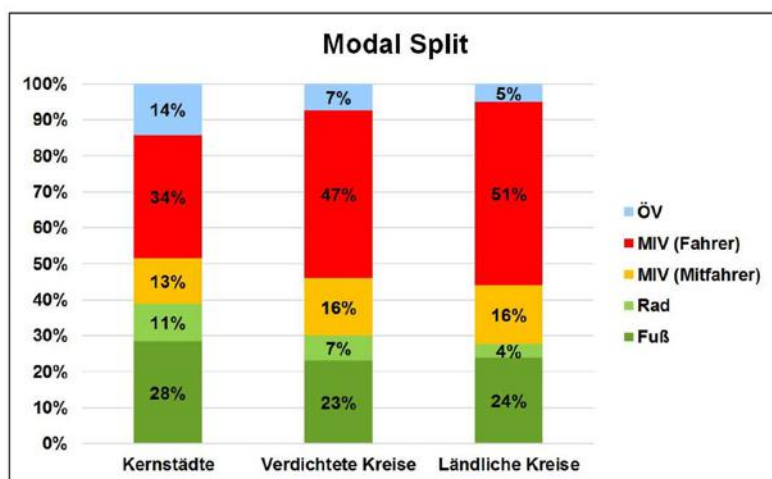


Quelle: eigene Aufnahme Becker, 21.8.2016



Ergebnisse der Analyse

2. Die Nachfrage wird in ländlichen Räumen aber anders realisiert als in verdichteten Räumen und Kernstädten.



Quelle: eigene Darstellung nach Daten der MiD für Hessen



Ergebnisse der Analyse

2. Die Nachfrage wird in ländlichen Räumen aber anders realisiert als in verdichteten Räumen und Kernstädten.

Auch einige Kennwerte unterscheiden sich. So sind in ländlichen Kreisen...

Kriterien	Ländlicher Raum	Kernstädte
...die Tagesstrecken länger.	37 km	33 km
...die Unterwegszeit kürzer.	73 min	81 min
...die Wegegesewindigkeit höher.	21 km/h	17 km/h
...die Pkw-Verfügbarkeit höher.	80 %	68 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten der MiD für Hessen



Quelle: eigene Aufnahme Becker, 21.8.2016



Fazit

Schlussfolgerungen → Handlungserfordernisse

- Zuständigkeiten unterschiedlich → Klärung der Zuordnung von Aufgaben und Zuständigkeiten (Land – Verbünde – ATOs/Kreise – Kommunen)
- Einbindung der BürgerInnen und der Kommunen wichtiger, aber oft vernachlässigten Erfolgsfaktor → systematisch anwenden
- Angebote von Genehmigungsbehörden unterschiedlich gehandhabt → Modifikation der bundes- und landesgesetzlichen Rahmen (PBefG, HessÖPNVG)
- Potentiale alternativer Angebots (in Hessen) nicht ausgeschöpft → Schaffung von verlässlichen Finanzierungsinstrumenten für Planung, Infrastruktur und Betrieb
- Qualifizierung und Unterstützung der örtlichen Akteure → Fachzentrum erforderlich
- Übergreifendes Planungsverfahren fehlt → MoLa.opt-Verfahren (nächster Vortrag)

Seite 20 MoLa.opt



Forschungsprojekt „MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren“

Welche Ergebnisse wurden bei der Analyse gewonnen?

Ein Verbundvorhaben der Frankfurt UAS und der Hochschule RheinMain mit dem Praxispartner Rhein-Main-Verkehrsverbund

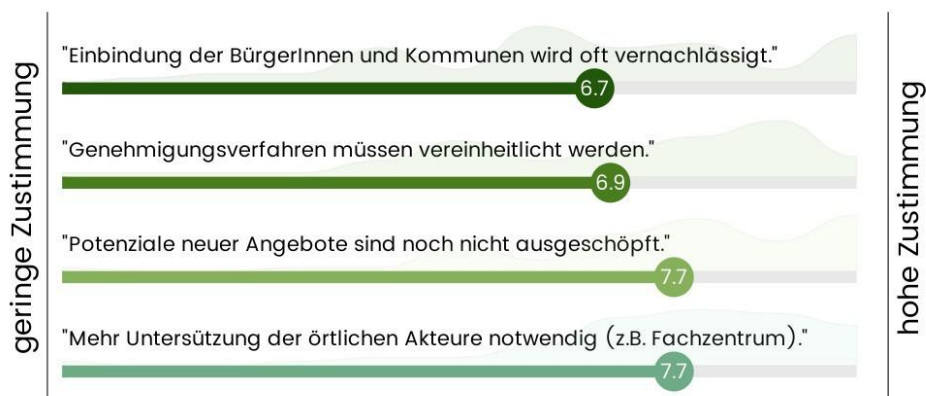


Quelle: RMV

Wissen durch Praxis stärkt

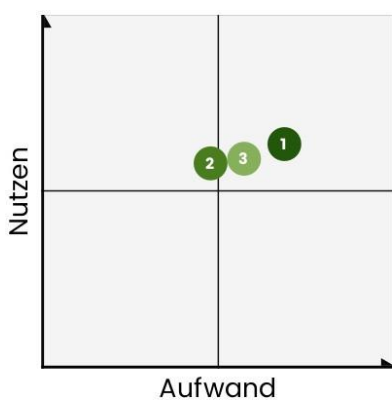
Fachbereich 1 Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik

Bewerten Sie folgende Statements



62

Bewerten Sie Aufwand und Nutzen der Bedienungsformen



- 1 Flexible Bedienungsformen
- 2 RideSharing
- 3 Bürgerbusse

61

Anlage 1.3 - Ergebnisse des Projektes „MoLa.opt“ - Welche Lösungsansätze liefert MoLa.opt?

Prof. Dr.-Ing. Volker Blee, Sabrina Walther B. A., Hochschule Rhein-Main Wiesbaden



Forschungsprojekt „MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren“

Welche Lösungsansätze liefert MoLa.opt?

Ein Verbundvorhaben der Frankfurt UAS, der Hochschule RheinMain und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes



Quelle: RMV

Wissen durch Praxis stärkt

Fachbereich 1 Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik



Planungsverfahren MoLa.opt – Überblick





Potenzialanalyse Linienverkehr

Fragestellung

Können die Ziele durch Optimierung des Linienverkehrs innerhalb bestehender Verkehrsverträge und mit konventionellen Fahrzeugen erreicht werden?

Mögliche Ansätze

- Optimierung der Linienwege und Fahrpläne
- Stärkung von Zubringersystemen (z.B. Fahrrad, Pedelec, CarSharing...)
- Bedarfsverkehr „light“
 - Anruflinienbus (Bedarfslinienverkehr)
 - Anrufsammelbus (Richtungsbandbetrieb mit geringen, bedarfsabhängigen Abweichungen vom Linienweg)

Insbesondere dann sinnvoll, wenn eine kostengünstige Möglichkeit für eine Hotline bzw. zur Disposition besteht.

Seite 3 MoLa.opt



Planungsverfahren MoLa.opt – Überblick



Seite 4 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Ausgangsthese

- Für unterschiedliche strukturelle und organisatorische Rahmenbedingungen sowie planerische Ziele sind die Angebotsformen unterschiedlich gut geeignet.

Auswahlverfahren

- MoLa.opt ...
 - benennt relevante Kriterien,
 - schlägt je Kriterium Bewertungspunkte vor,
 - definiert für jedes Kriterium eine relative Beurteilung der Angebotsformen im Vergleich untereinander.
- Punktevergabe (bzw. Gewichtung) durch den Nutzer anpassbar
- Ergebnis: strukturierte Entscheidungshilfe zur Auswahl von möglichen Angebotsformen

Seite 5 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Maßgebende Inputs



Seite 6 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Kriterien (I)

Verkehrspolitische Ziele:

- Sicherung der Erreichbarkeit
- Stärkung bürgerschaftliches Engagement
- Schutz der Umwelt
- (Wirtschaftlichkeit)

Wirtschaftlichkeit ist zentrales Thema, kann aber sinnvoll erst nach der Angebotsplanung beurteilt werden

Planungsziele:

- Zeitliche Flexibilität des Angebots
- Haustürbedienung
- Verlässlichkeit
- Pünktlichkeit
- Dauerhaftigkeit des Angebots
- Barrierefreiheit
- Einfache Zugänglichkeit

Seite 7 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Kriterien (II)

Strukturmerkmale:

- Einwohnerdichte, Siedlungsstruktur, Einwohnerzahl
- Vorhandensein mobilitätersetzender Angebote
- Vorkommen besonderer Nachfragergruppen (inbes. Touristen)

Organisation:

- Umfang des Bedienungsgebiets
- Verkehrsunternehmen
- Taxiunternehmen
- Engagement ATO
- Engagement Kommune
- Vorhandensein lokaler Initiativen
- Fahrzeugverfügbarkeit
- Verfügbarkeit Dispositionszentrale

Seite 8 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Kriterientypen

- Diskrete Kriterien: Bewertung der Angebotsformen hängt nur von Ausprägung des Kriteriums ab
- Skalierte Kriterien: Bewertung der Angebotsformen hängt von Einschätzung des Kriteriums und von gegebener relativer Beurteilung der einzelnen Angebotsformen ab
- Abbruchkriterien: Kriterien, die bei Nichterfüllen zum Ausschluss einer Angebotsform führen.

Seite 9 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Anwendungsbeispiel - Organisation

Wie groß ist der Umgang Ihres Bedienungsgebietes?	Auswahl	Bewertung
<p><i>Hinweis:</i> In organisatorischer Hinsicht ist von Bedeutung, mit welchen administrativen Grenzen sich die Abgrenzung des Planungsraums deckt.</p> <p>Geben Sie an, auf welche Gebietskörperschaften sich der Planungsraum erstreckt</p>	<input type="radio"/> Eine Kommune	Anruflinienbus: - Anrufsammelbus: - Rufbus: - Bürgerbus (Einzelfahrt): - Bürgerbus (Taktverkehr): - Bürgerbus (Bedarfsverkehr): - RideSharing: -
	<input type="radio"/> Zwei Kommunen	
	<input type="radio"/> Mehr als zwei Kommunen bzw. ganzer Landkreis	

Seite 10 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Anwendungsbeispiel - Organisation

Wie groß ist der Umgang Ihres Bedienungsgebietes?	Auswahl	Bewertung
<p><i>Hinweis:</i> In organisatorischer Hinsicht ist von Bedeutung, mit welchen administrativen Grenzen sich die Abgrenzung des Planungsraums deckt.</p> <p>Geben Sie an, auf welche Gebietskörperschaften sich der Planungsraum erstreckt</p>	<input type="radio"/> Eine Kommune	Anruflinienbus: 50 Anrufsammelbus: 50 Rufbus: 50 Bürgerbus (Einzelfahrt): 25 Bürgerbus (Taktverkehr): 25 Bürgerbus (Bedarfsverkehr): 25 RideSharing: 25
	<input checked="" type="radio"/> Zwei Kommunen <input type="radio"/> Mehr als zwei Kommunen bzw. ganzer Landkreis	

Seite 11 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Anwendungsbeispiel - Planungsziel

Zeitliche Flexibilität des Angebots	Auswahl	Bewertung
<p><i>Hinweis:</i> Ein mögliches Planungsziel kann es sein, durch zeitliche Flexibilität des Angebots in besonderem Maße auf die Mobilitätswünsche der Kunden einzugehen.</p> <p>„Geben Sie auf einer Skala von 0 bis 10 an, wie wichtig die zeitliche Flexibilität des Angebots ist“</p>	<p>10 <i>sehr wichtig</i></p> <p>5</p> <p>0 <i>nicht wichtig</i></p>	Anruflinienbus: - Anrufsammelbus: - Rufbus: - Bürgerbus (Einzelfahrt): - Bürgerbus (Taktverkehr): - Bürgerbus (Bedarfsverkehr): - RideSharing: -

Seite 12 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Anwendungsbeispiel - Planungsziel

Zeitliche Flexibilität des Angebots	Auswahl	Bewertung														
<p>Hinweis: Ein mögliches Planungsziel kann es sein, durch zeitliche Flexibilität des Angebots in besonderem Maße auf die Mobilitätswünsche der Kunden einzugehen.</p> <p>„Geben Sie auf einer Skala von 0 bis 10 an, wie wichtig die zeitliche Flexibilität des Angebots ist“</p>		<table> <tr><td>Anruflinienbus:</td><td>0</td></tr> <tr><td>Anrufsammelbus:</td><td>25</td></tr> <tr><td>Rufbus:</td><td>50</td></tr> <tr><td>Bürgerbus (Einzelfahrt):</td><td>0</td></tr> <tr><td>Bürgerbus (Taktverkehr):</td><td>0</td></tr> <tr><td>Bürgerbus (Bedarfsverkehr):</td><td>50</td></tr> <tr><td>RideSharing:</td><td>100</td></tr> </table>	Anruflinienbus:	0	Anrufsammelbus:	25	Rufbus:	50	Bürgerbus (Einzelfahrt):	0	Bürgerbus (Taktverkehr):	0	Bürgerbus (Bedarfsverkehr):	50	RideSharing:	100
Anruflinienbus:	0															
Anrufsammelbus:	25															
Rufbus:	50															
Bürgerbus (Einzelfahrt):	0															
Bürgerbus (Taktverkehr):	0															
Bürgerbus (Bedarfsverkehr):	50															
RideSharing:	100															

Seite 13 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Anwendungsbeispiel - Planungsziel

Zeitliche Flexibilität des Angebots	Auswahl	Bewertung														
<p>Hinweis: Ein mögliches Planungsziel kann es sein, durch zeitliche Flexibilität des Angebots in besonderem Maße auf die Mobilitätswünsche der Kunden einzugehen.</p> <p>„Geben Sie auf einer Skala von 0 bis 10 an, wie wichtig die zeitliche Flexibilität des Angebots ist“</p>		<table> <tr><td>Anruflinienbus:</td><td>0</td></tr> <tr><td>Anrufsammelbus:</td><td>25</td></tr> <tr><td>Rufbus:</td><td>50 70</td></tr> <tr><td>Bürgerbus (Einzelfahrt):</td><td>0</td></tr> <tr><td>Bürgerbus (Taktverkehr):</td><td>0</td></tr> <tr><td>Bürgerbus (Bedarfsverkehr):</td><td>50 70</td></tr> <tr><td>RideSharing:</td><td>100</td></tr> </table>	Anruflinienbus:	0	Anrufsammelbus:	25	Rufbus:	50 70	Bürgerbus (Einzelfahrt):	0	Bürgerbus (Taktverkehr):	0	Bürgerbus (Bedarfsverkehr):	50 70	RideSharing:	100
Anruflinienbus:	0															
Anrufsammelbus:	25															
Rufbus:	50 70															
Bürgerbus (Einzelfahrt):	0															
Bürgerbus (Taktverkehr):	0															
Bürgerbus (Bedarfsverkehr):	50 70															
RideSharing:	100															

Seite 14 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Anwendungsbeispiel - Organisation

Ist ein Taxiunternehmen verfügbar?	Auswahl	Bewertung
<p>Hinweis: Der Einsatz bestimmter Angebotsformen ist davon abhängig, dass im Planungsraum ein Taxiunternehmen tätig ist.</p> <p>„Geben Sie auf einer Skala von 0 bis 10 an, wie Sie die Verfügbarkeit von Taxiunternehmen im Planungsraum einschätzen.“</p>	<p>10 sehr zuverlässige(s) Taxiunternehmen vorhanden</p> <p>5</p> <p>0 Kein geeignetes Taxiunternehmen verfügbar</p>	<p>Anruflinienbus: -</p> <p>Anrufsammelbus: -</p> <p>Rufbus: -</p> <p>Bürgerbus (Einzelfahrt): -</p> <p>Bürgerbus (Taktverkehr): -</p> <p>Bürgerbus (Bedarfsverkehr): -</p> <p>RideSharing: -</p>

Seite 15 MoLa.opt



Auswahlverfahren Angebotsform

Anwendungsbeispiel - Organisation

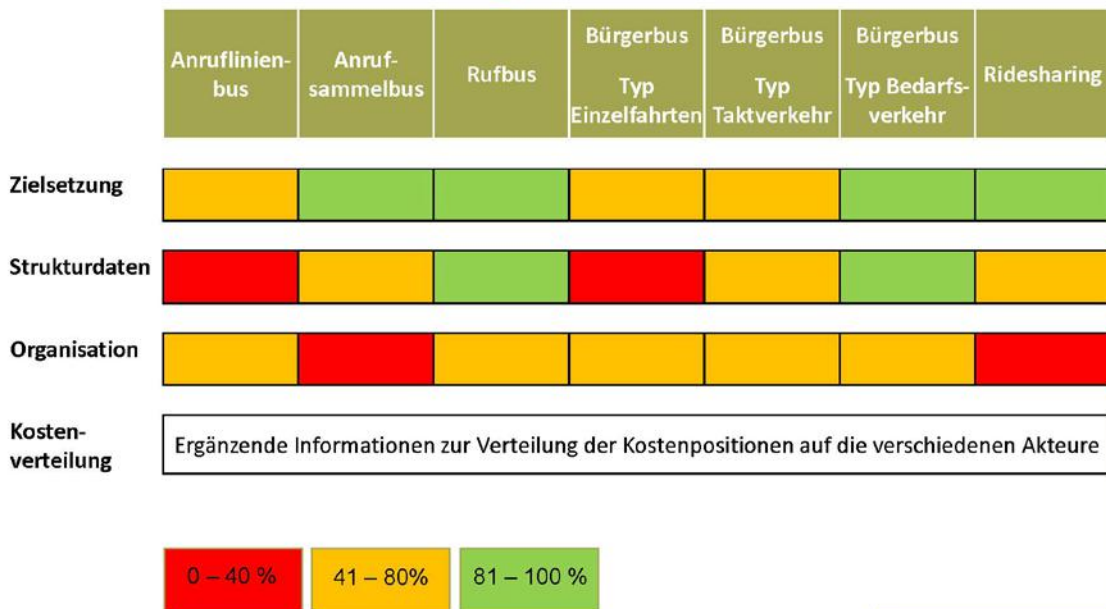
Ist ein Taxiunternehmen verfügbar?	Auswahl	Bewertung
<p>Hinweis: Der Einsatz bestimmter Angebotsformen ist davon abhängig, dass im Planungsraum ein Taxiunternehmen tätig ist.</p> <p>„Geben Sie auf einer Skala von 0 bis 10 an, wie Sie die Verfügbarkeit von Taxiunternehmen im Planungsraum einschätzen.“</p>	<p>10 sehr zuverlässige(s) Taxiunternehmen vorhanden</p> <p>5</p> <p>0 Kein geeignetes Taxiunternehmen verfügbar</p>	<p>Anruflinienbus: 50</p> <p>Anrufsammelbus: Abbruch*</p> <p>Rufbus: 50</p> <p>Bürgerbus (Einzelfahrt): 50</p> <p>Bürgerbus (Taktverkehr): 50</p> <p>Bürgerbus (Bedarfsverkehr): 50</p> <p>RideSharing: 0</p>

Seite 16 MoLa.opt

* falls kein Verkehrsunternehmen Leistung übernehmen kann



Auswahlverfahren Angebotsform



Auswahlverfahren Angebotsform

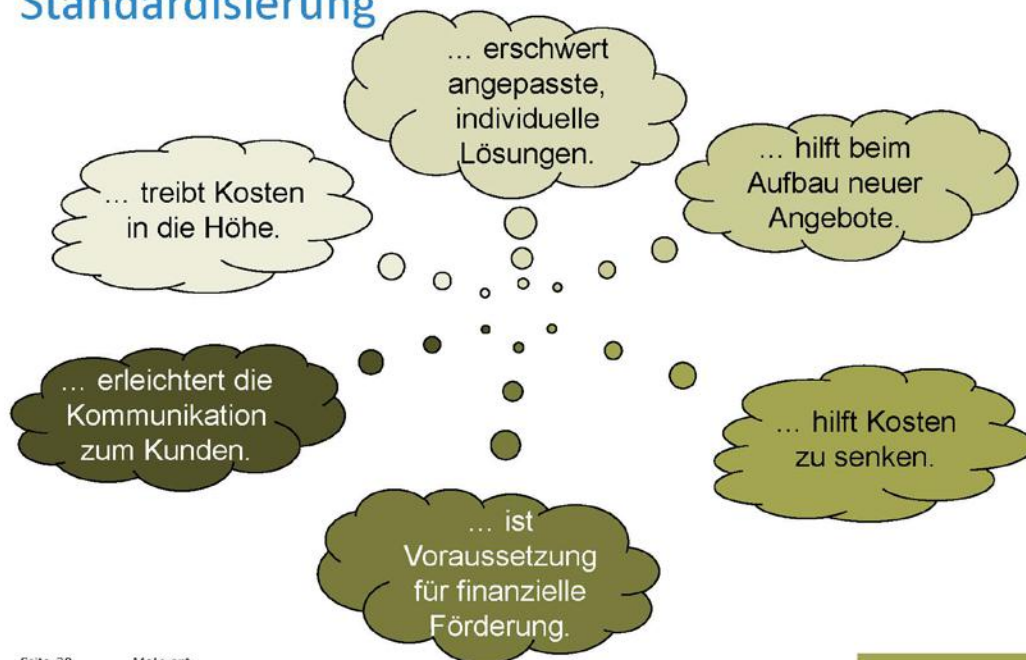
Zusammenfassung

MoLa.opt-Verfahren ...

- bietet eine erste Auswahl von möglichen Angebotsformen
- berücksichtigt Strukturdaten, organisatorische Merkmale und Zielsetzungen
- benennt relevante Kriterien
- bietet Punktevorschläge in Form von Richtwerten an
- erlaubt es dem Nutzer in vorgeschlagene Bepunktung einzugreifen

Gesamtergebnis: strukturierte Entscheidungshilfe zur Auswahl von möglichen Angebotsformen

Standardisierung



Seite 20

MoLa.opt

Standardisierung – Leitfragen

- Welche Komponenten von ÖV-Angeboten in ländlichen Räumen könnten überhaupt standardisiert werden?
- Wie könnte diese Standardisierung –differenziert nach Angebotsformen – ausgestaltet sein?
- Welche Vor- und Nachteile sind für die verschiedenen Akteursgruppen (ATO, Verkehrsunternehmen, (potenzielle) Fahrgäste, Allgemeinheit) zu erwarten?
- Welche Empfehlungen zu Standardisierung leiten sich daraus ab?

Seite 21

MoLa.opt

Standardisierung: Komponenten ÖV



Standardisierung - Zusammenfassung

Komponente	Empfehlung	Priorität
Produktname/-logo	Schaffung einheitlicher Produktmarken, unterschieden nach kundenrelevanten Eigenschaften. Spielraum für lokale Markendifferenzierung erforderlich!	++
Information/Angebotsauskunft	Integration von Flexiblen Bedienungsformen und Bürgerbussen in Auskunftssysteme. Zentrale Bereitstellung eines leicht bedienbaren Tools zum Datentransfer in Auskunftssysteme.	+
Dispositionssystem	Bereitstellung eines einheitlichen, marktneutralen Dispositionssystems, Förderung der Schnittstellen und des Systembetriebs	o/+
Fahrtwunsch-anmeldung	Vereinheitlichung der Anmeldeprozesse durch (regional) einheitliche Rufnummer bzw. Integration in App und durch einheitliche Anmeldefristen	o/+

Standardisierung - Zusammenfassung

Komponente	Empfehlung	Priorität
Fahrtenangebot	Keine Standardisierung über die Marken-relevanten Eigenschaften (Produktname/-logo) hinaus.	--
Fahrzeuge	Barrierefreiheit als Standard bei Kleinbussen.	++ ¹
Tarif	Vereinheitlichung der Tarifstruktur, z.B. generelle Integration von Flexiblen Bedienungsformen in Verbundtarif mit Erhebung eines Zuschlags.	+ ²
Vertrieb	Entwicklung eines leicht handhabbaren mobilen Vertriebsgeräts.	++
Finanzierung + Förderung	Aufnahme von flexiblen Bedienungsformen und Bürgerbussen in den Förderkatalog des Landes. Sicherung einer Grundfinanzierung für übergreifende Komponenten (Disposition, Vertrieb). Vereinheitlichung der Genehmigungspraxis.	++

¹ Priorität resultiert aus §8 (3) PBefG

² Bei NVV und RMV bereits realisiert



Forschungsprojekt „MoLa.opt – Mobilität auf dem Land optimieren“

Analyseergebnisse

Ein Verbundvorhaben der Frankfurt UAS, der Hochschule RheinMain und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes



Quelle: RMV

Anlage 1.4 - Wo helfen uns die Bürger selbst weiter?

Franz Heckens, Pro Bürgerbus NRW e.V., Kevelaer



Definition:

„Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern organisiert wird.“

Richtlinie Bürgerbusförderung NRW vom 23.04.2013



Ein Bürgerbus im Einsatz





Ein Bürgerbus in der Langversion



Bürgerbus mit Niederflerteil



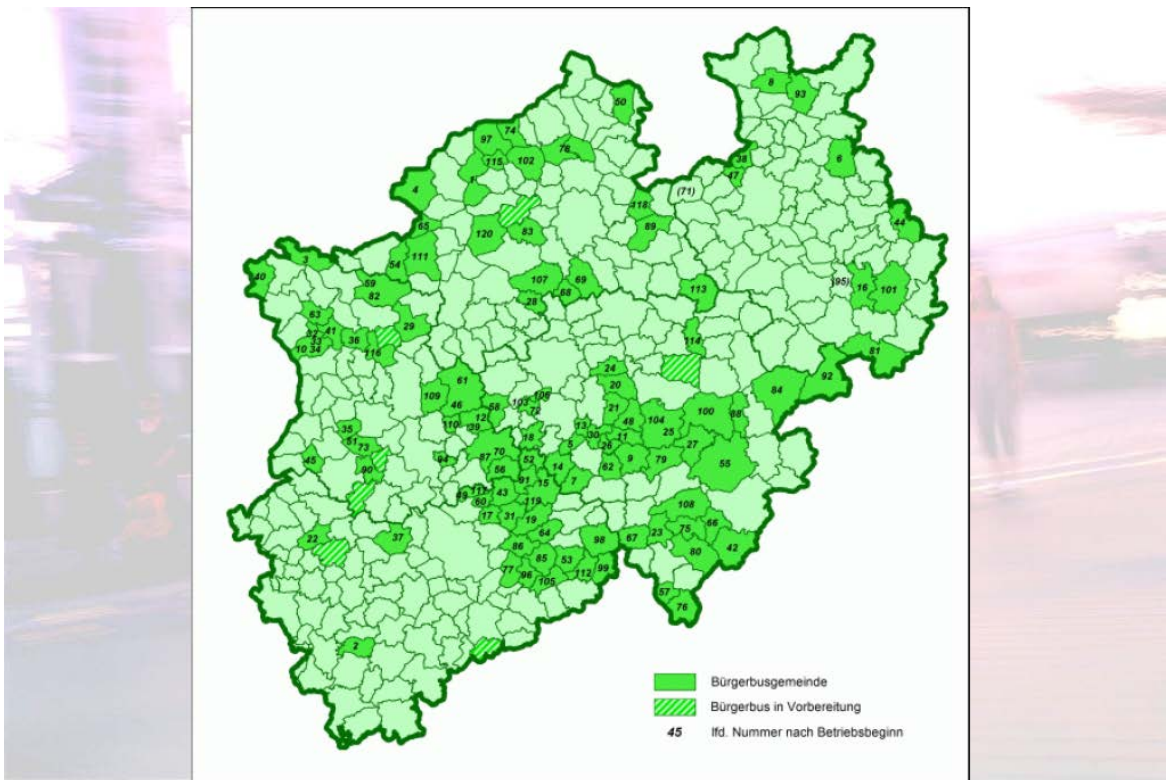


Einzelstze



Kooperation



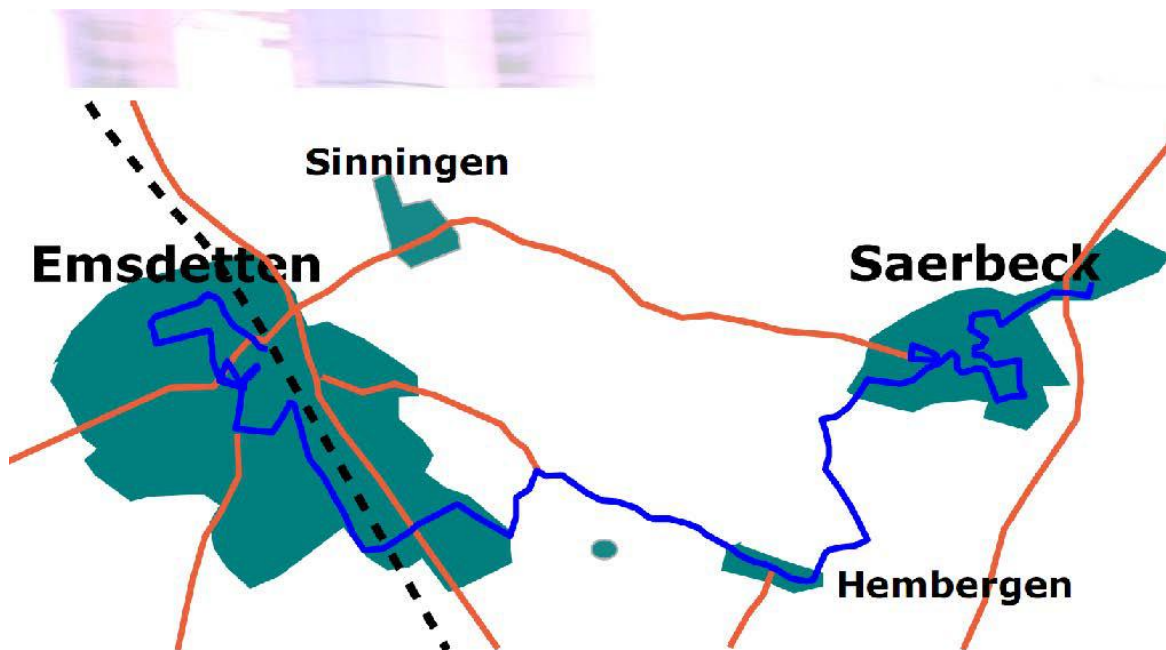


 Pro Bürgerbus NRW

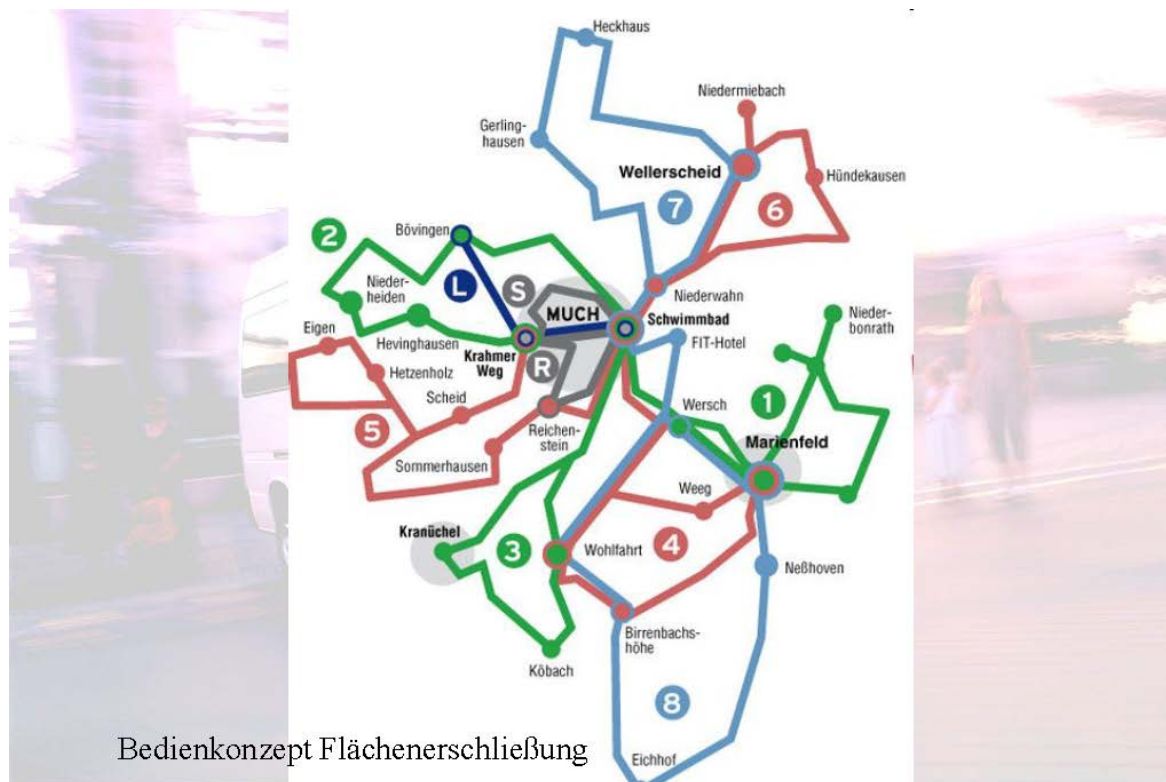


Was kann der Bürgerbus leisten?

 Pro Bürgerbus NRW

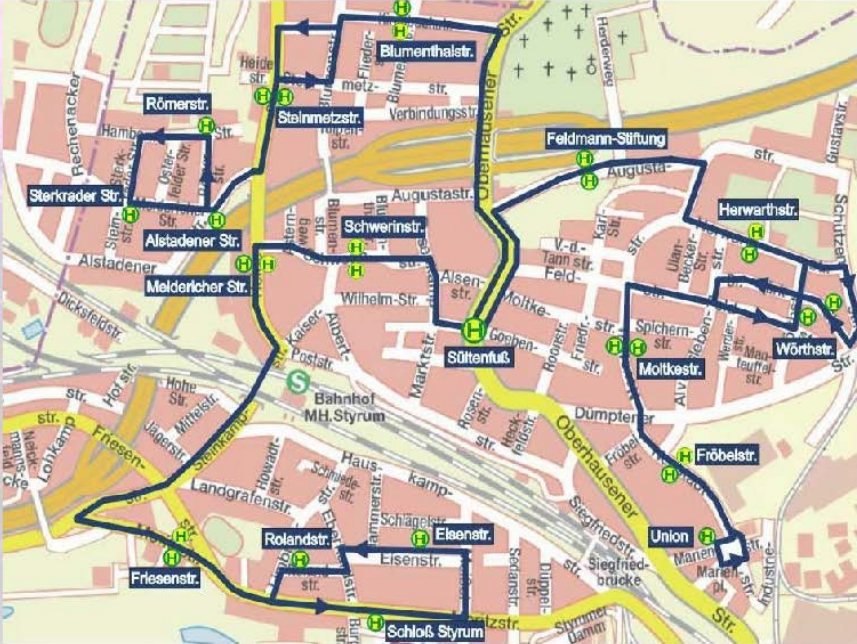


Bedienkonzept Ortsteilverbindung und Erschließung Wohngebiete



Bedienkonzept Flächenerschließung



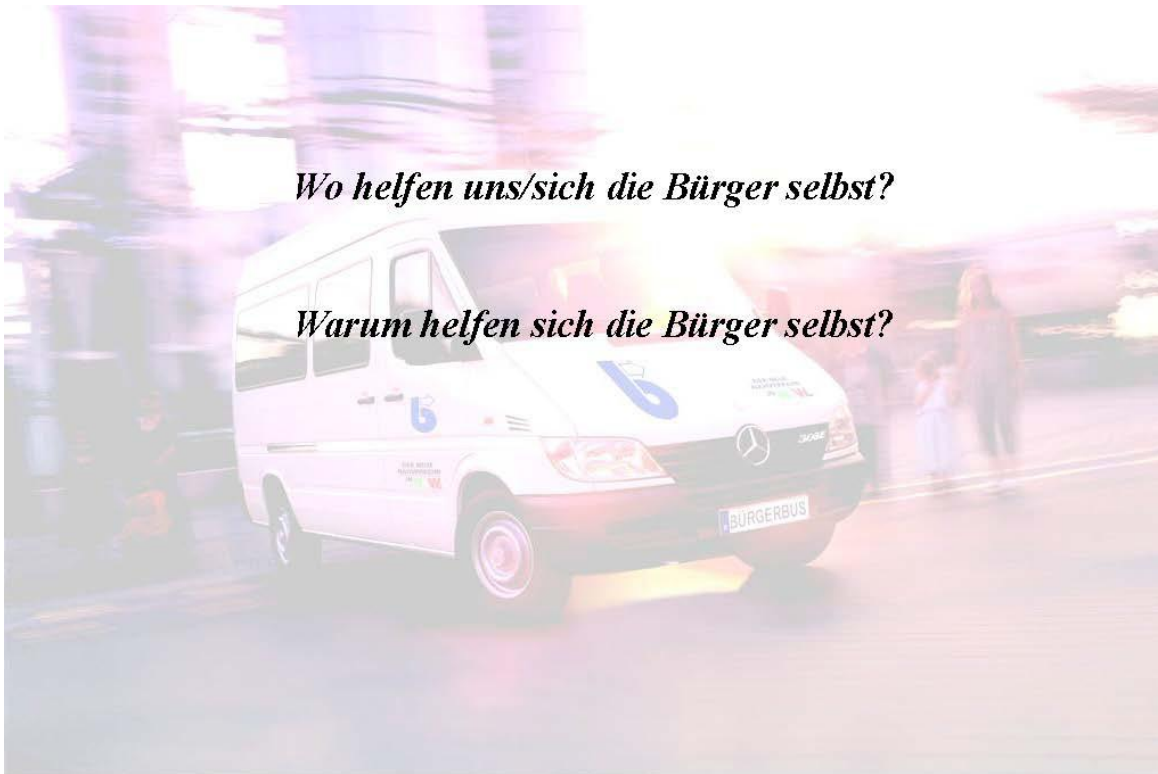


Bedienkonzept Innenstaderschließung (Mülheim)



Bedarfsorientiertes Bedienkonzept (Olfen)



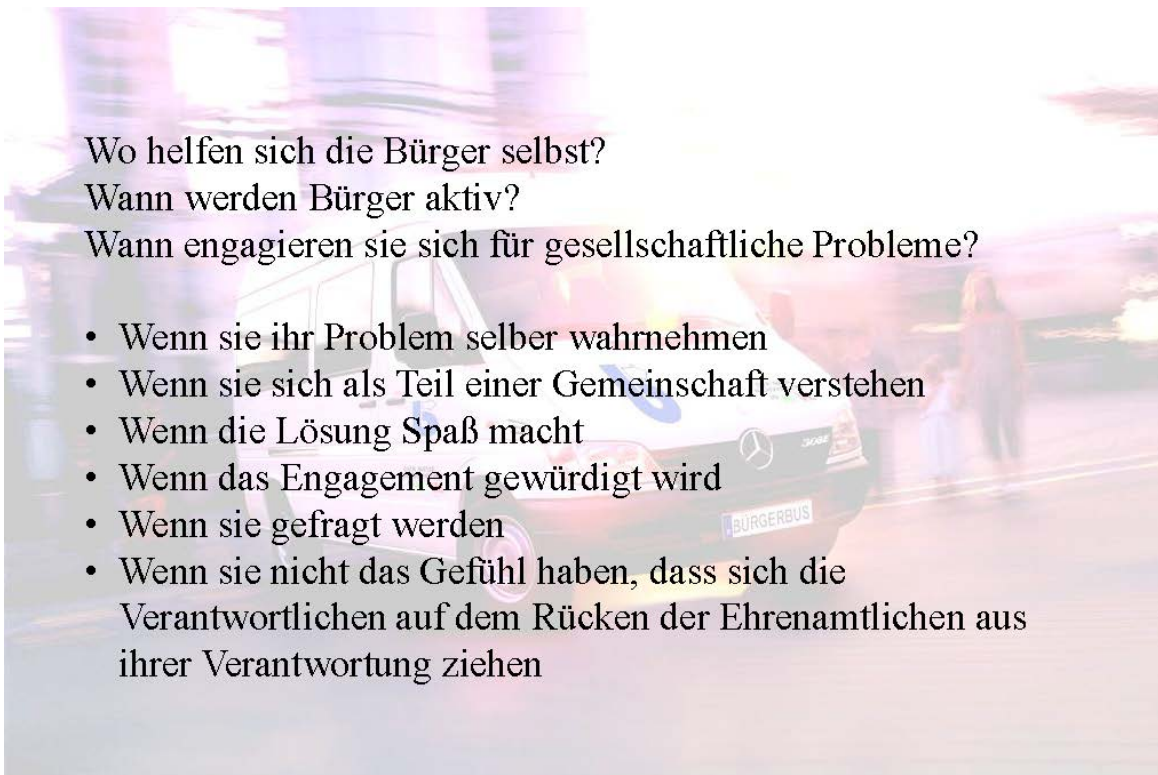


Wo helfen uns/sich die Bürger selbst?

Warum helfen sich die Bürger selbst?



Pro Bürgerbus NRW



Wo helfen sich die Bürger selbst?

Wann werden Bürger aktiv?

Wann engagieren sie sich für gesellschaftliche Probleme?

- Wenn sie ihr Problem selber wahrnehmen
- Wenn sie sich als Teil einer Gemeinschaft verstehen
- Wenn die Lösung Spaß macht
- Wenn das Engagement gewürdigt wird
- Wenn sie gefragt werden
- Wenn sie nicht das Gefühl haben, dass sich die Verantwortlichen auf dem Rücken der Ehrenamtlichen aus ihrer Verantwortung ziehen



Pro Bürgerbus NRW



 Pro Bürgerbus NRW



 Pro Bürgerbus NRW



 Pro Bürgerbus NRW

Bürgerbus macht Spaß!



 Pro Bürgerbus NRW

Bürgerbusse in NRW

Vielen Dank für Ihr Interesse

weitere Infos: www.pro-buergerbus-nrw.de



Pro Bürgerbus NRW