

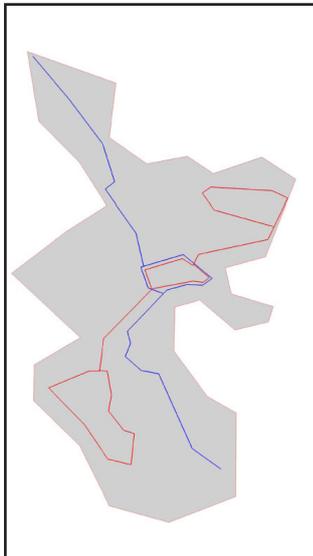
Stadtverkehre in Klein- und Mittelstädten



Seit den 90er Jahren wurde in vielen Städten das städtische Nahverkehrsnetz neu konzipiert. Ziel der Änderungen war, durch ein attraktives Angebot ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem zu schaffen und somit die Zahl der Nutzer zu erhöhen. In der Regel hat das System sowohl die Aufgabe der innerörtlichen Bedienung als auch der Anbindung an den Regionalverkehr.

Die Merkmale eines attraktiven modernen Stadtverkehrs

- Direktere Linienführung führt zu einer objektiv wie subjektiv kurzen Fahrzeit. Die reduzierte Erschließung nachfrageschwächerer Gebiete muss dabei unter Umständen in Kauf genommen werden.



- Aus der direkten Linienführung in die Innenstadtbereiche ergibt sich in der Regel ein Radialnetz, Schleifen in der Linienführung sind von begrenztem Ausmaß.
- Mit den Linien werden Wohngebiete ausreichender Wohndichte sowie eventuelle wichtige periphere Ziele erschlossen. Als Ziel werden die Innenstadt und der zentrale Verknüpfungspunkt des ÖPNV von allen Linien angefahren.

11:06	11:36	12:06	12:36	12:50	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43
11:07	11:37	12:07	12:37	12:51	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44
11:09	11:39	12:09	12:39	12:53	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46
11:10	11:40	12:10	12:40	12:54	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47
11:11	11:41	12:11	12:41	12:55	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48
11:12	11:42	12:12	12:42	12:56	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49
11:13	11:43	12:13	12:43	12:57	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50
11:16		12:16		13:16					
					14:19		15:19		
11:15	11:45	12:15		13:00	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52
11:16	11:46	12:16		13:01	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53
11:17	11:47	12:17		13:02	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54

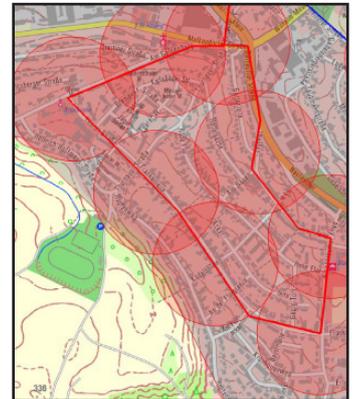
- Die Linien werden mit einem leicht merkbaren und ausreichend dichten Takt bedient, für innerörtliche Binnenfahrten sollte dieser i.d.R. 30 Minuten nicht überschreiten. Abweichungen vom Takt sind so gering wie möglich, aber dort implementiert, wo sie aus verkehrlichen Bedürfnissen nötig sind.

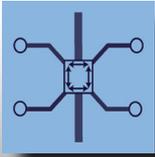
Oliver Geier
Dipl.-Ing. (univ.)
Beratung für
Verkehr und Touristik



- Am Verknüpfungs- und Rendezvouspunkt kann von möglichst vielen Linienästen direkt auf andere Stadtbuslinien oder auf den Regionalverkehr umgestiegen werden.

- Ein dichter Haltestellenabstand sorgt für kurze Fußwege. Alle Haltestellen genügen einem definierten Qualitätsstandard.
- Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen bezüglich Größe und Ausstattung der Aufgabe und erfüllen ebenfalls definierte Qualitätsmerkmale.





Gutes Angebot und gutes Image

Das Bewusstsein einer neuen Qualitätsstufe wird der Bevölkerung bereits vor und zur Einführung des Systems in einer Marketingkampagne vermittelt. Auch im laufenden Betrieb sorgt kontinuierliche Bewerbung dafür, dass das Angebot im Blickpunkt bleibt. Ein, umfassend verwendetes Corporate Design trägt ebenso zur allgegenwärtigen Präsenz bei. Im Idealfall führt die so geschaffene Identität dazu, dass sich die Bürgerschaft mit „ihrem“ Stadtbus identifiziert.

Die Kosten bleiben im Rahmen

Vernünftig geplant, ist der Fahrzeugeinsatz und der Fahrzeugumlauf optimiert, so dass aus den eingesetzten Ressourcen die maximale Leistung gewonnen wird. Durch Beschränkung auf das Wesentliche wird das Ausufern der Kosten verhindert. So kann zum Beispiel zunächst auf den Verkehr in Schwachlastzeiten, also abends, sonntags, Samstag nachmittags oder auch generell samstags, verzichtet werden. Können vorhandene Verkehre (z.B. Regionalverkehre) ohne Schmälerung der Systemattraktivität einbezogen werden, trägt dies weiter zur Kostendämpfung bei. Und letztendlich ist durch die Attraktivität des Systems eine Anzahl neuer Nutzer zu erwarten, deren Fahrgeldeinnahmen zusätzlichen Kosten gegengerechnet werden können.

Stufen des Planungsprozesses aus meinem Leistungsangebot:

- *Beurteilung der vorhandenen Strukturen und des vorhandenen Angebots*
- *Potentialanalyse*
- *Angebotskonzeption*
- *Detailplanung für z.B. Schülerverkehre*
- *Abstimmung finanzieller, rechtlicher und betrieblicher Fragen*
- *Marketingkonzeption*
- *Linienetzpläne, Fahrpläne*
- *Evaluierung*