

Anforderungen an einen freizeitverkehrsfähigen ÖPNV

I. Anforderungsprofil aus Betreibersicht

Das Anforderungsprofil des freizeitverkehrsfähigen ÖPNV unterscheidet sich vom Normalprofil des ÖPNV in wesentlichen Aspekten. Schüler-, Berufs- und Freizeitverkehr sind derart heterogen, daß sie aus konventioneller Betreibersicht kaum miteinander zu vereinbaren sind. Schüler- und Berufsverkehr aber bilden die heutigen Restfunktionen des ÖPNV und umfassen den größten Teil des heutigen Angebotes des ÖPNV im ländlichen Raum. Diese nachfragegeprägte, betriebliche und organisatorische Problematik wird vor allem im Tagesausflugsverkehr als schwierigstem Verkehrsweg sichtbar. Dies wird besonders dann zu einer extremen Herausforderung, wenn ein integriertes Angebot für alle Teilverkehre erstellt werden soll und kein besonderer zusätzlicher Freizeit-ÖPNV in Frage kommt.

Tabelle 1: Anforderungen aus Betreibersicht

Anforderungen	Beschreibung	Konsequenzen
Schülerverkehr	Eine große Anzahl von Schülern werden mit Sammelfahrten zu den Schulstandorten, zu den Schulanfangs- und endzeiten mit großen Fahrzeugen befördert.	Vorhalten von vielen großen Fahrzeugen zu bestimmten Zeiten.
Berufsverkehr	Tägliche Fahrten zu Aufkommensschwerpunkten wie Mittelzentren und Oberzentren mit Morgen- und Abendspitzen.	Regelmäßige wiederkehrende Fahrten, u.U. auch mit kleineren Fahrzeugen
Einkaufsverkehr	Tägliche Fahrten zu den Mittelzentren und Oberzentren mit Nachmittag- und Samstagspitzen.	Regelmäßige wiederkehrende Fahrten, u.U. auch mit kleineren Fahrzeugen
Freizeitverkehr	Wochendfahrten insbesondere Sonntag zu Ausflugszielen, meist abseits der Mittelzentren und Oberzentren mit morgendlicher Anreise und abendlicher Abreise.	Unregelmäßige Fahrten mit Spitzen an schöne Sommertagen und zu Events, u.U. auch mit kleineren Fahrzeugen

II. Anforderungsprofil aus Nachfragersicht

Aus Sicht der Nachfrager ergeben sich folgende Anforderungen an die Freizeitverkehrsfähigkeit des ÖPNV und an flexible Bedienungsformen.

Tabelle 2: Anforderungen an die Freizeitverkehrsfähigkeit des ÖPNV und flexibler Bedienungsformen aus Nachfragersicht

Anforderungen	Beschreibung (basierend auf Rümenapp (2000))	Konsequenzen für eine flexible Bedienung im ländlichen Raum (eigene Ergänzungen)
Bedienung	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bedienung anpassen durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bestimmung der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Nachfrage (siehe 5.2.4) ○ Erreichbarkeit auch abgelegener Orte sicherstellen ○ Fußweg zum Haltepunkt minimieren 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bedienung anpassen durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Flächendeckende Bedienung und ausgeweitete Bedienungszeiträume ○ Bedienung bis zur Haustür
Reisezeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kurze Reisezeit wünschenswert: <ul style="list-style-type: none"> ○ u.U. wird die Reisezeit länger wahrgenommen als in der Realität ○ Verhältnis Reisezeit ÖV zu MIV darf ein Verhältnis von +50% nicht überschreiten, alternativ muss mit einem stärkeren Reiseerlebnis kompensiert werden 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kurze Reisezeit wünschenswert: <ul style="list-style-type: none"> ○ Vermeiden von längeren Zu- und Abgangszeiten einschließlich auch Wartezeiten und Umsteigezeiten ○ Fahrzeit minimieren z.B. durch Wahl der Größe des Bedienungsgebietes
Umsteigequalität	<ul style="list-style-type: none"> ○ Komfortverlust und Akzeptanzabnahme bei vielen Umsteigevorgängen zu erwarten, deshalb Schaffen von: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anschlussicherung ○ Kurze Wartezeiten ○ Kurze, sichere und gut überwindbare Umsteigewege ○ Genug Zeit für den Umsteigeweg ○ Warteeinrichtungen, Gepäckhilfe und Information 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Komfortverlust und Akzeptanzabnahme bei vielen Umsteigevorgängen zu erwarten, deshalb Schaffen von: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bauliche Veränderungen an Haltestellen ○ Ausrichtung der flexiblen Bedienungsformen an den Umsteigeanforderungen ○ Mitnutzung von DB und Bushaltestellen des allgemeinen ÖPNV ○ Zusatzservice durch Fahrer z.B. Erklärungen zu Sehenswürdigkeiten ○ Information direkt durch den Fahrer
Beförderungskomfort	<ul style="list-style-type: none"> ○ Beförderungskomfort besteht im wesentlichen aus: <ul style="list-style-type: none"> ○ Garantierten und bequemen Sitzplätzen ○ Toiletten, Speisen und Getränken ○ Bewegungsfreiheit ○ Raumklima und Fahrkomfort 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Beförderungskomfort muss bei der Fahrzeugentwicklung berücksichtigt werden z.B. automatische Türen

Gepäck- und Fahrradmitnahme	<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Gepäck- und Fahrradmitnahme umfasst: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausreichend Gepäckablagen ○ Ausreichend Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen ○ Bequemer Zu- und Abgang mit dem Rad (Höhenunterschiede, Türbreiten) ○ Ausreichende Abstellplätze in den Fahrzeugen ○ Reisekosten sollten Fahrradmitnahme kostengünstig integrieren ○ Spezielle Informationen für Fahrradausflügler ○ Fahrradverleih am Quelle- und Zielort 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Gepäck- und Fahrradmitnahme in flexiblen Bedienungsformen ist klar begrenzt
Erlebnisqualitäten	<ul style="list-style-type: none"> ○ Befriedigung der Neugier und des Erlebniswunsches ermöglichen durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Landschaftsattraktivität ○ Spannung und Event 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Befriedigung der Neugier und des Erlebniswunsches ermöglichen durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Viele pfiffige Lösungen, die wenig kosten ○ Da begrenzte Nutzerzahlen individuelle Betreuung anbieten
Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ Anschlusssicherung notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Anschlusssicherung notwendig
Sicherheit vor Überfällen, Bedrohungen, Übergriffen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vor allem psychologische Wirkung, insbesondere bei Gelegenheitsnutzern zu beachten ○ Absenken des Unfallrisikos erreichen ○ Vermeiden von subjektiv als gefährlich wahrgenommener Situationen 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Das Unfallrisiko sinkt durch unmittelbare Kontrolle durch den Fahrer
Zugänglichkeit (z.B. der Haltestellen)	<ul style="list-style-type: none"> ○ An- und Abmarschwege vereinfachen durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausreichende Befestigung ○ Geringe Höhenunterschiede ○ Querungshilfen ○ Beleuchtung ○ Wartezeiten attraktivieren durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wettergeschützte Sitz- und Anlehnmöglichkeiten ○ Beleuchtung ○ Versorgungseinrichtungen ○ Ein- und Ausstieg verbessern durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Breite Türen ○ Geringe Höhenunterschiede ○ Beleuchtung ○ Ausreichende Haltezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Für die Zugänglichkeit sind keine besonderen Anforderungen gegeben. ○ Die Fahrzeugentwicklung muss sich an der Nachfrage orientieren z.B. durch ein Lastenheft

Gruppenerlebnis	<ul style="list-style-type: none"> ○ Fördern von: <ul style="list-style-type: none"> ○ Zusammensitzen ○ Geselligkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Dem Gruppenerlebnis stehe eine begrenzte Gruppengröße in den Fahrzeugen entgegen.
Tarifsystem	<ul style="list-style-type: none"> ○ Das Tarifsystem muss: <ul style="list-style-type: none"> ○ preis-leistungs-gerecht, ○ begreifbar, ○ einfach und ○ kokurrenzfähig sein. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Das Tarifsystem muss: <ul style="list-style-type: none"> ○ flexibel anpassbar sein, z.B. Gesamtticket, Gruppenticket, Rabatte, ○ in eine Verbundtarif eingebunden werden ○ aber Zusatzpreis vorsehen (Komfortzuschlage).
Informationsangebot	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zum Informationsangebot gehören: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aushänge, Fahrpläne, Infobroschüren, Internet, Call-Center, DB-Schalter und DB-Automaten (Mobilitätsberatung). ○ Das Informationsangebot muss <ul style="list-style-type: none"> ○ die Reiseplanung und den Reisablauf unterstützen (Beschilderung, Wegweisung, Ansagen) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Das Informationsangebot wird verbessert durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Direktinformation beim Fahrer ○ Internet- und Call-Center gestützte Reiseplanung (Mobilitätsberatung) ○ Sicherung der Anmeldung durch Internet, Call-Center, Fahrpersonal DB, Fahrer

Quelle: Eigene Angaben aufbauend auf Rügenapp, J. (2000): Freizeitverkehrsfähigkeit des ÖPNV. Diplomarbeit. Berlin.; in Anlehnung an FGSV (1998): Öffentlicher Personennahverkehr – Umweltfreundlicher Freizeit- und Fremdenverkehr. Köln

Zusätzlich zu der in der Tabelle genannte können sich Anforderungen durch die Freizeitaktivitäten vor Ort ergeben. Übernachtungen und Aktivitäten wie Picknicks bedingen meist Anforderungen an die Gepäckbeförderung, Sighthseeing erfordert meist bessere Informationen zur Reiseplanung. Insbesondere der Fahrradausflugsverkehr ergibt eine ganze Fülle von Anforderungen:

- Bequemer Zu- und Abgang mit dem Rad (Höhenunterschiede, Türbreiten)
- Ausreichende Abstellplätze in den Fahrzeugen
- Reisekosten sollten Fahrradmitnahme kostengünstig integrieren
- Spezielle Informationen für Fahrradausflügler
- Fahrradverleih am Quelle- und Zielort

Ebenso erfordern bestimmte Nutzgruppen spezifische Anforderungen. Hierbei lassen sich Familien, Gruppen und behinderte Personen hervorheben