civity Management Consultants
part of RAMBØLL

Mobilität im ländlichen Raum

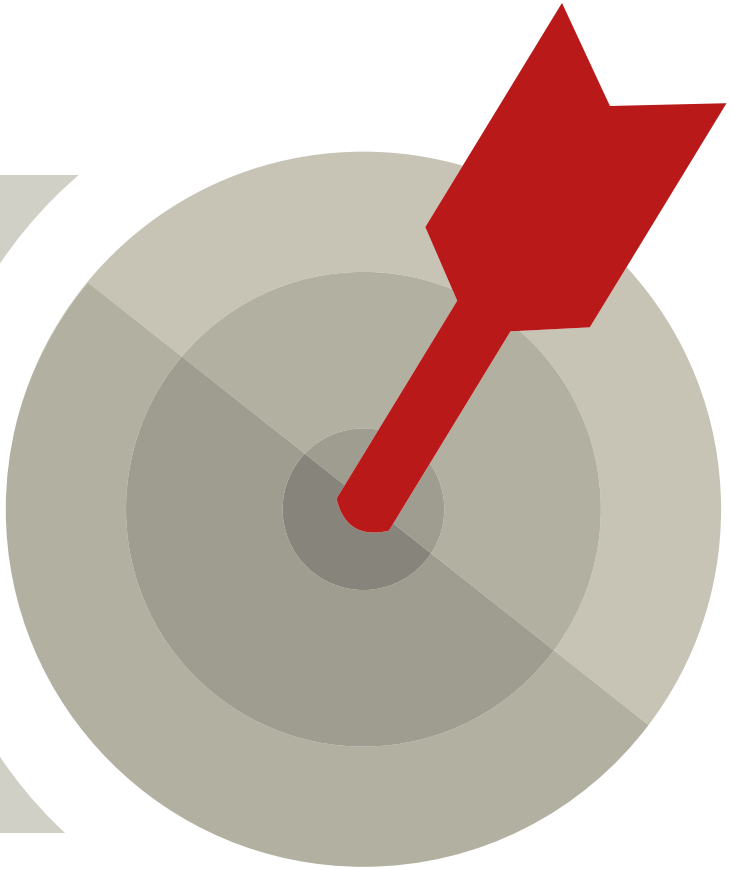
Potentiale und Herausforderungen

ADAC Verkehrsforum 2024 - Automobilität im Wandel

Wuppertal 17.09.2024

Ausgehend von den Herausforderungen in ländlichen Räumen, beleuchten wir die Situation des ÖPNV und skizzieren potenziellen Entwicklungsansätze

1. Ländliche Räume in Deutschland und NRW: Herausforderungen bei der Mobilität
2. Mehrwert der strategischen Angebotsanalyse von civity
3. Analyse-Ergebnisse: Wie steht es um den ÖPNV in ländlichen Räumen?
4. Potenziale für die zukünftige Entwicklung: Was muss angegangen werden?

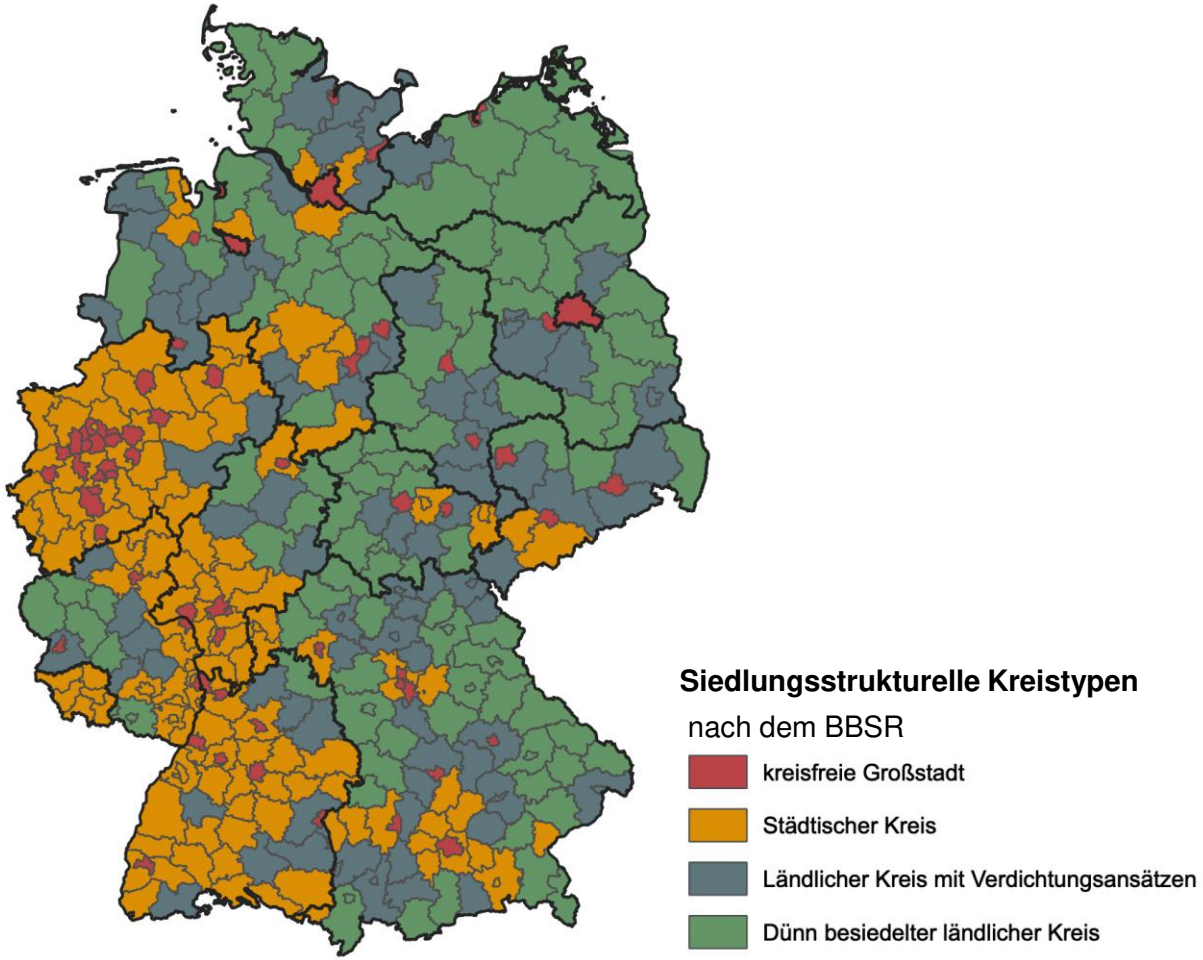


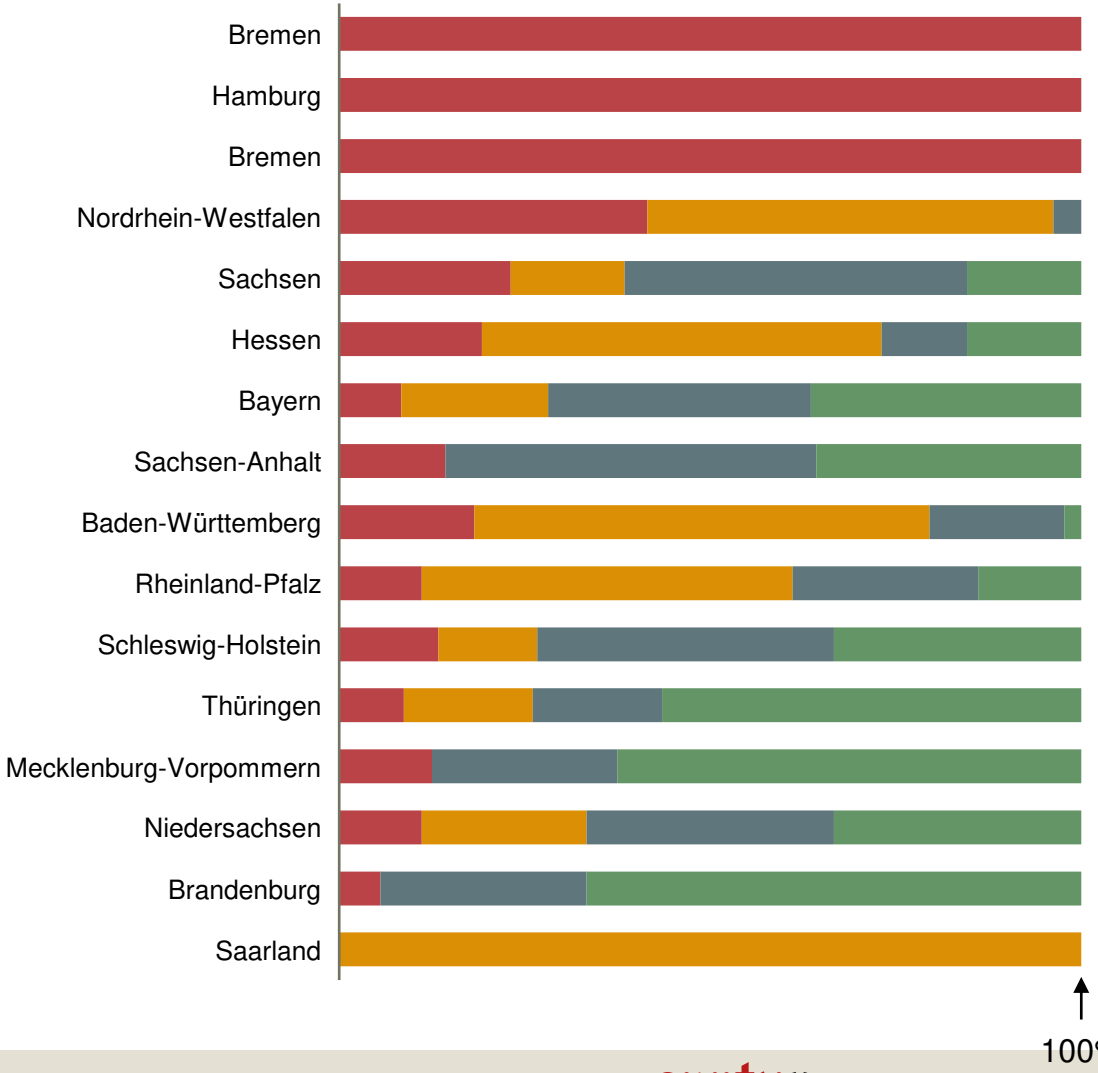
© civity 2024

Herausforderungen in ländlichen Räumen

© civity 2024

In NRW werden gem. BBSR nur 2 Landkreise dem ländlichen Raum zugeordnet – Länder wie Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind klar ländlicher geprägt





© civity 2024

Menschen in ländlichen Räumen sind mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert, die sich zunehmend auf die Mobilitätsbedürfnisse auswirken

Demographie	› Fortschreitende Alterung der Bevölkerung › Steigende Morbidität bei steigender Immobilität
Siedlungs-struktur	› Die Menschen zieht es weiter in die Ballungsräume › Weiter abnehmende Siedlungsstruktur vor allem in sehr ländlichen Räumen
Medizinische Versorgung	› Hohes Durchschnittsalter bei Allgemeinmedizinern → Praxisnachfolge oft fraglich › Tendenzen der Unterversorgung mit medizinischen Dienstleistungen
Einzelhandel & Dienstleistungen	› Fortschreitender Rückzug aus der Fläche bei fehlendem Nachfragepotenzial
ÖPNV	› Vielerorts unattraktives ÖPNV-Angebot mit Ausrichtung auf Schülerverkehr › Steigende Kosten und Fahrermangel als wesentliche Herausforderungen
Fazit	› Steigende Mobilitätsbedürfnisse – mehr und vor allem längere Fahrten › Der MIV dominiert: ÖPNV stellt vielerorts (noch) keine Alternative zum MIV dar

© civity 2024

civity-Angebotsanalyse

- **Methodik**
- Ergebnisse
- Schlussfolgerungen

© civity 2024

Die Module der ÖPNV-Angebotsanalyse basieren auf einer bewährten Methodik und ergeben ein umfassendes Bild der Angebotsqualität des ÖPNV

ÖPNV-Angebotsanalyse

Modul 1 ÖPNV-Angebotsqualität

- Umfassende Analyse der Angebotsqualität des ÖPNV
  - Angebotsdichte und Verkehrsmittelmix
  - Netzdichte sowie Erreichbarkeit
  - Fahrplandichte und Bedienungszeiten
- Bewertung auf verschiedenen räumlichen Ebenen im Quervergleich (z. B. Bundesländer, Stadt- und Landkreise, BBSR-Kreistypen)
- Optional: Quervergleich mit Best-Practice Regionen aus der Schweiz und aus Österreich

Modul 2 ÖPNV-Erschließungsqualität

- Vertiefende Analyse und Bewertung der Erschließungsqualität des ÖPNV
- Berechnung sogenannter ÖPNV-Güteklassen angelehnt an die Methodiken der Schweiz und Österreichs
- Bewertung auf verschiedenen räumlichen Ebenen im Quervergleich (z. B. Bundesländer, Stadt- und Landkreise, BBSR-Kreistypen)
- Optional: Quervergleich mit Best-Practice Regionen aus der Schweiz und aus Österreich

Modul 3 ÖPNV-Wettbewerbsfähigkeit

- Ermittlung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr
- Ermittlung des Reisezeitverhältnisses für spezifische Relationen zwischen dem ÖPNV und dem Pkw-Verkehr
- Ursachenanalyse
- Bewertung auf verschiedenen räumlichen Ebenen im Quervergleich (z. B. Bundesländer, Stadt- und Landkreise, BBSR-Kreistypen)
- Optional: Quervergleich mit Best-Practice Regionen aus der Schweiz und aus Österreich

© civity 2024

Auszug

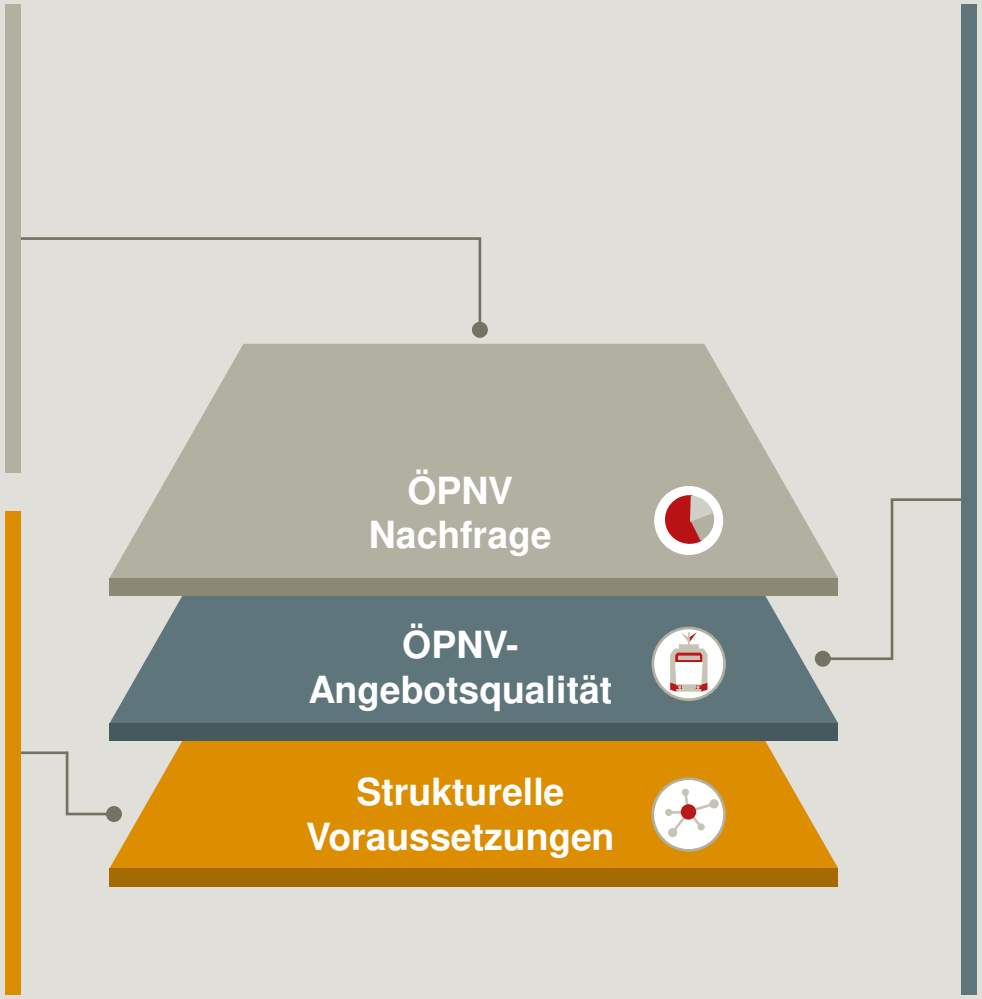
In der strategischen Angebotsanalyse werden die wesentlichen Einflussfaktoren auf den Erfolg des ÖPNV kennzahlenbasiert analysiert und bewertet

Kennzahlen zur Ermittlung der ÖPNV-Nachfrage

- Modal-Split-Anteil [in %]
- Zusammenhang zwischen Modal-Split-Anteil und der ÖPNV-Angebotsqualität (Angebots-, Netz- und Fahrplandichte)

Kennzahlen zur Ermittlung der strukturellen Voraussetzungen

- Siedlungsdichte [Einwohner pro ha Siedlungs- und Verkehrsfläche]
- Einwohnerdichte [Einwohner pro km²]
- Zersiedlungsgrad
- Pkw-Verfügbarkeit und Stauanfälligkeit
- …



Kennzahlen zur Ermittlung der ÖPNV-Angebotsqualität

- **Angebotsdichte** [Haltestellenabfahrten pro ha Siedlungs- und Verkehrsfläche und pro Einwohner]
- **Angebotsdichte am Wochenende**
- Angebotsdichte im Tagesverlauf [stundengenau]
- **Netzdichte** [Haltestellen pro km² Siedlungs- und Verkehrsfläche]
- **Fahrplandichte** [Haltestellenabfahrten pro Haltestelle werktags]
- Erreichbarkeit [Anteil Einwohner, der in x Minuten Reisezeit an das ÖPNV- bzw. SPNV-Angebot angebunden ist
- Verkehrsmittelmix [Anteile Bus und Schiene in %]
- …

© civity 2024

civity kombiniert seine internationale, stets aktuelle und validierte Datenbasis, mit einer spezifischen und langjährig erprobten Methodik

Auszug

Validierte Datenbasis

Nutzung offener Fahrplandatenquellen

- GTFS-Datensätze
- Open-Data-Portale
- NeTEx-Datensätze

Veredelung der Fahrplandaten

- Automatisierte Generierung und Validierungen der Fahrplandaten
- Veredlung der Daten zu einem standardisierten Jahresfahrplan
- Langjährige Erfahrung in der Verarbeitung von Fahrplandaten

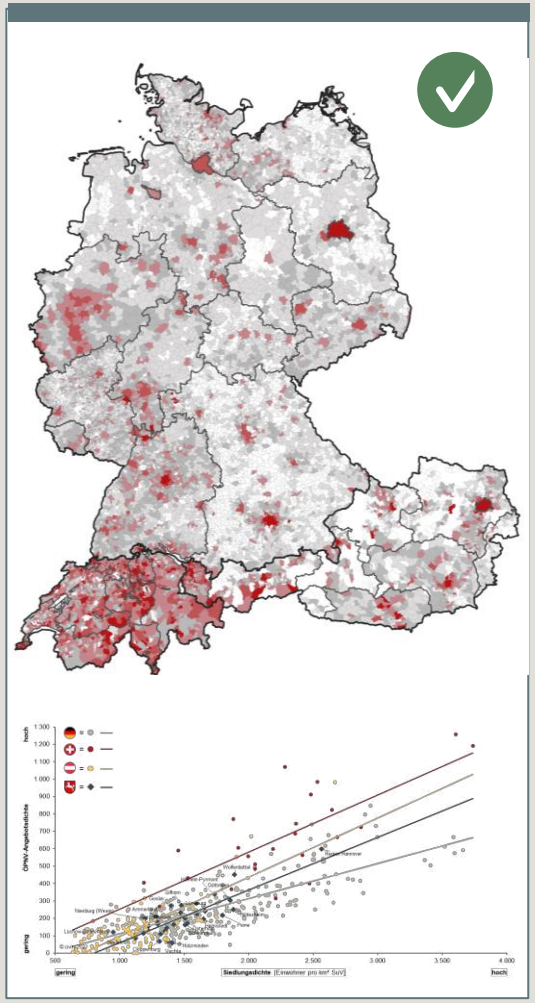
Spezifische Methodik

Die Daten liegen **georeferenziert** und haltestellen-genau vor und lassen sich daher für komplexe räumliche Analysen und für die unterschiedlichsten räumlichen Betrachtungsebenen nutzen.

Die Daten liegen **zeitlich differenziert** und minuten-genau vor, damit sind beliebige Detailanalysen der zeitlichen Verteilung des Angebots über den Tag oder die Woche möglich.

Die Daten liegen **differenziert** für die verschiedenen **Verkehrsmittel** vor, sodass z. B. die Wertigkeit, Geschwindigkeit und unterschiedliche Kosten der Verkehrsmittel berücksichtigt werden können.

Unsere Methode erlaubt einen deutlich **differenzierteren** und **objektiveren Blick** auf die Qualität des Nahverkehrsangebots als z. B. die übliche Betrachtung von Nutzwagen- oder Platzkilometern.



© civity 2024

civity-Angebotsanalyse

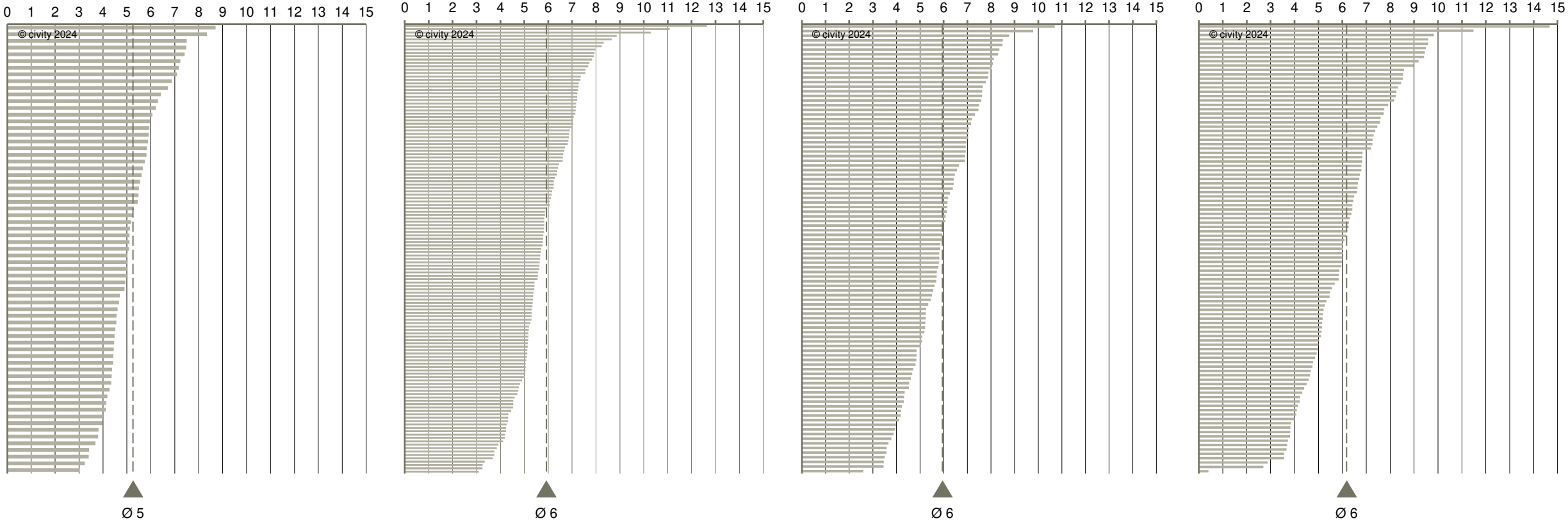
- Methodik
- **Ergebnisse**
- Schlussfolgerungen

© civity 2024

Die Netzdichte als Indikator für die Erschließung ist über alle BBSR-Kreistypen hinweg hoch, d. h. die Bevölkerung ist gut mit ÖPNV-Haltestellen erschlossen

ÖPNV-Netzdichte [Haltestellen pro km² SuV]

BBSR-Kreistypen

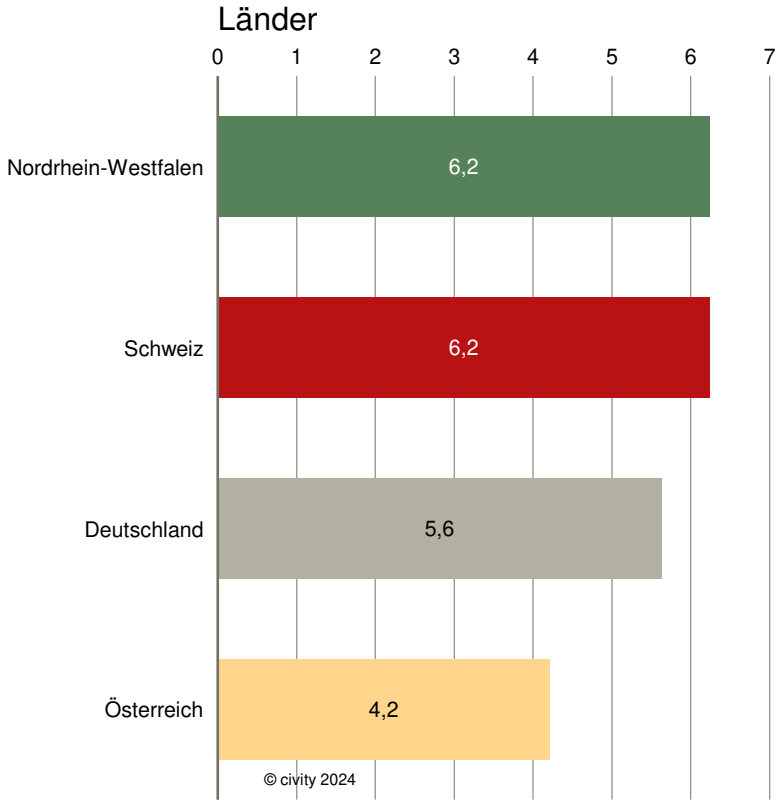


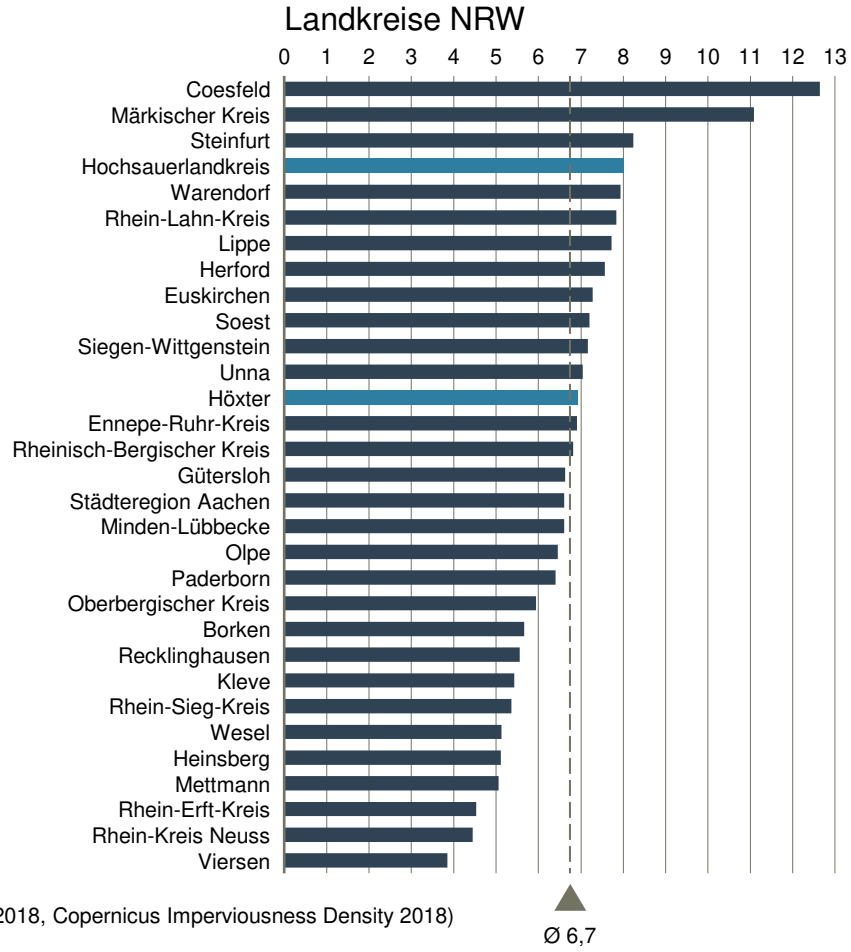
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2022), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2018), EW (Destatis 2022, Statistik Austria 2022, BFS 2022), Kreistypen (BBSR 2021)

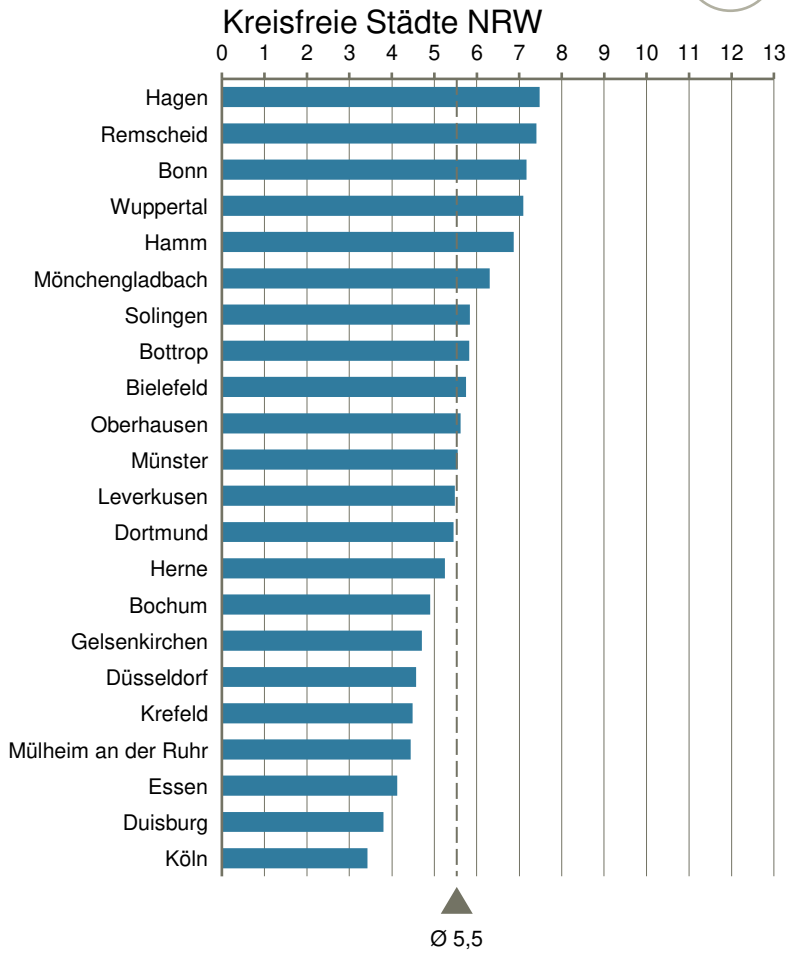
© civity 2024

Die Netzdichte in NRW liegt in der überwiegenden Zahl der Landkreise über dem Bundesdurchschnitt – geringere Netzdichte in den kreisfreien Städten

ÖPNV-Netzdichte [Haltestellen pro km² SuV]







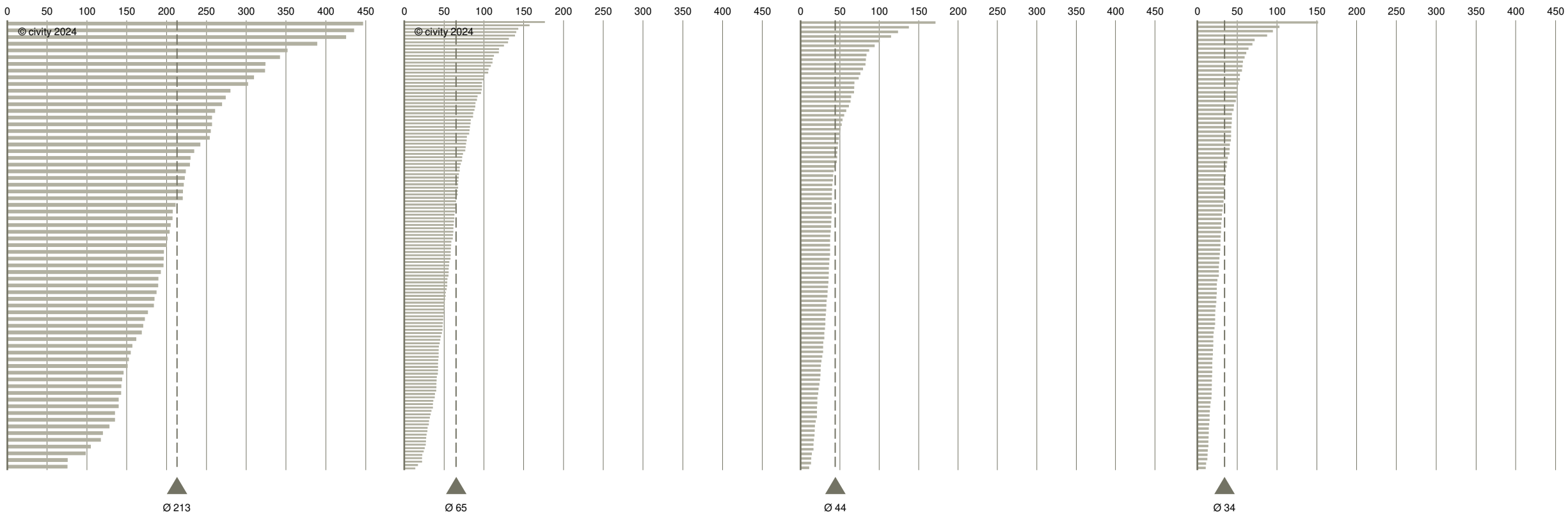
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2022), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2018)

© civity 2024

Die Fahrplandichte macht deutlich, dass bei ähnlicher Erschließung in den ländlichen Kreisen deutlich weniger Fahrtenangebot besteht

Fahrplandichte [Abfahrten pro Haltestelle werktags]

BBSR-Kreistypen

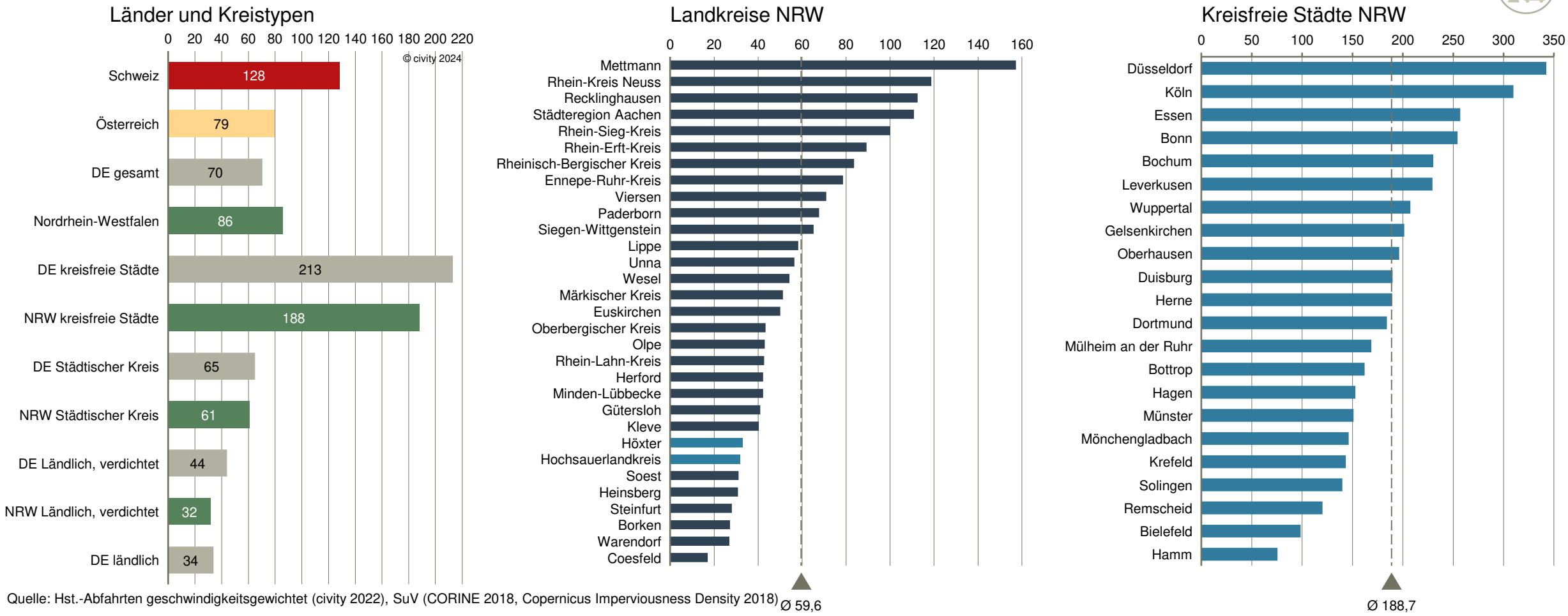


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2022), EW (Destatis 2022, Statistik Austria 2022, BFS 2022), Kreistypen (BBSR 2021)
Definition Schiene: SPNV (RE/RB, S-Bahn) zzgl. U-Bahn, Stadtbahn, Tram; ohne Fernverkehr

© civity 2024

Die Fahrplandichte liegt in allen drei relevanten Kreistypen unterhalb des jeweiligen Bundesdurchschnitts – besonders deutlich wird dies in den zwei ländlichen Kreisen

Fahrplandichte [Abfahrten pro Haltestelle werktags]



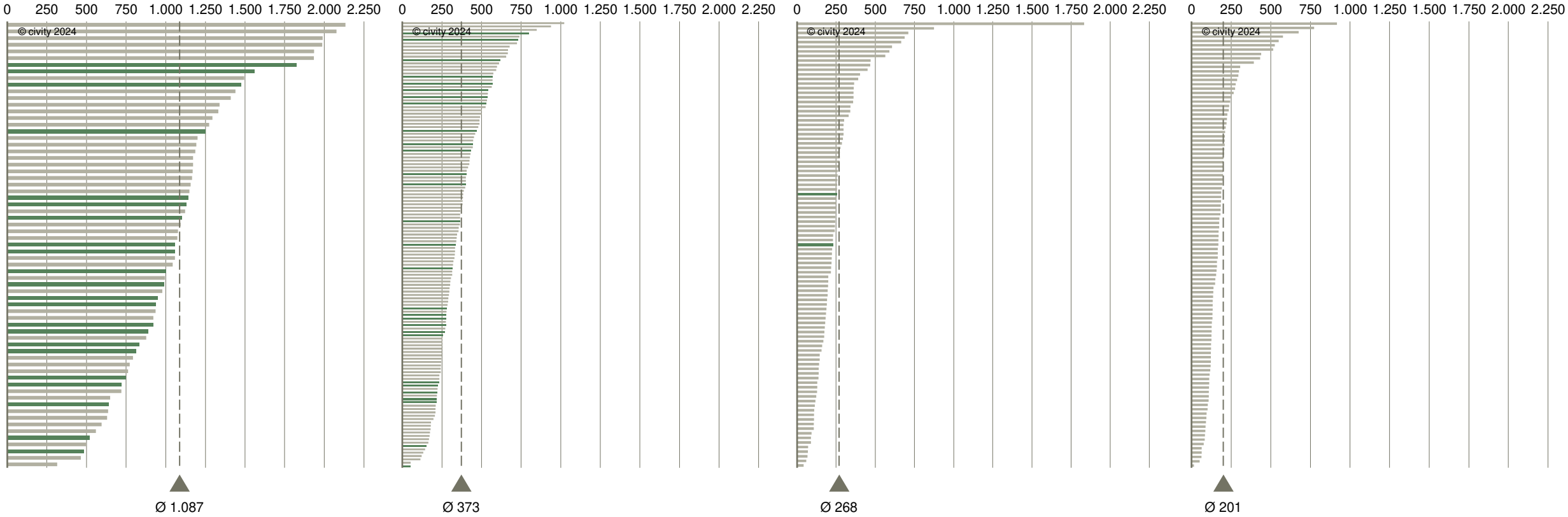
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2022), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2018)

© civity 2024

Die Angebotsdichte beschreibt das Fahrtenangebot bezogen auf die Siedlungs- und Verkehrsfläche – hier zeigt sich ein bundesweit ein ähnliches Bild zur Fahrplandichte

ÖPNV-Angebotsdichte [Haltestellenabfahrten pro km² SuV werktags]

BBSR-Kreistypen



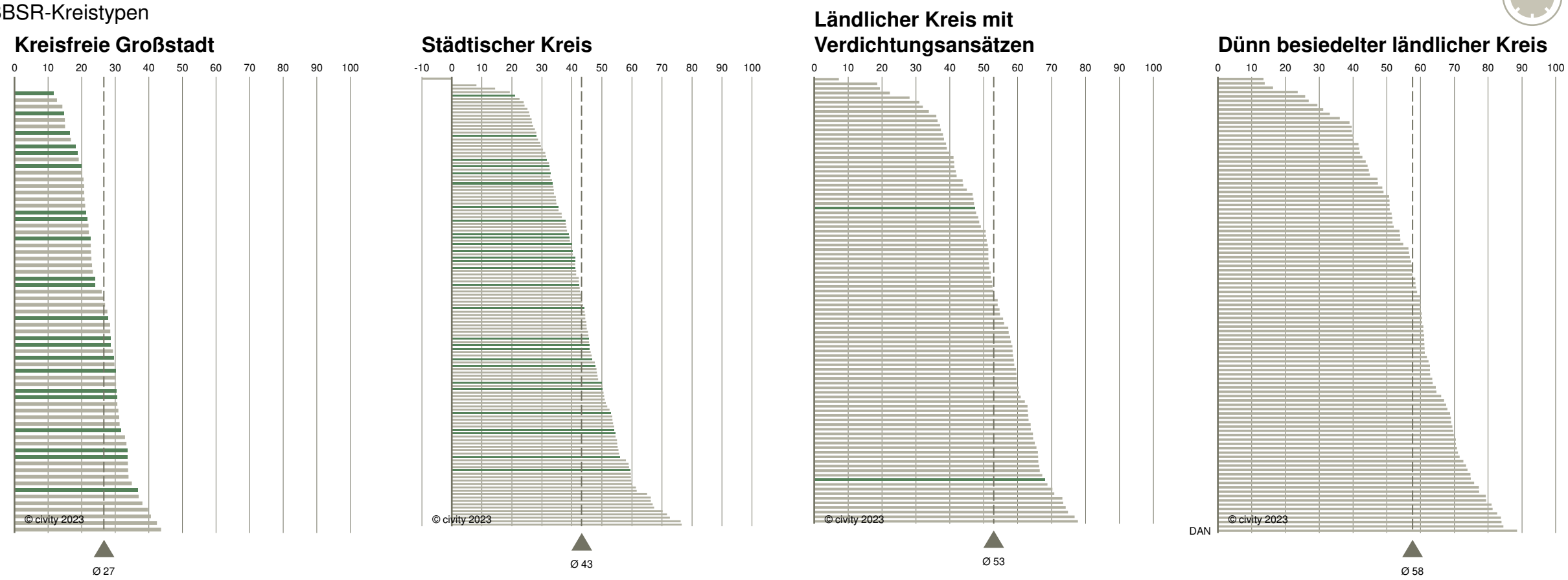
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2022), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2018), EW (Destatis 2022, Statistik Austria 2022, BFS 2022), Kreistypen (BBSR 2021)

© civity 2024

Am Wochenende wird das Angebot in vielen Regionen NRWs stark ausgedünnt – bei städtischen und ländlichen Kreisen häufig ausgehend von einem niedrigen Niveau

Fahrplanreduktion zwischen Werktag und Samstag [%]

BBSR-Kreistypen



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2022), EW (Destatis 2022, Statistik Austria 2022, BFS 2022), Kreistypen (BBSR 2021)
Definition Schiene: SPNV (RE/RB, S-Bahn) zzgl. U-Bahn, Stadtbahn, Tram; ohne Fernverkehr

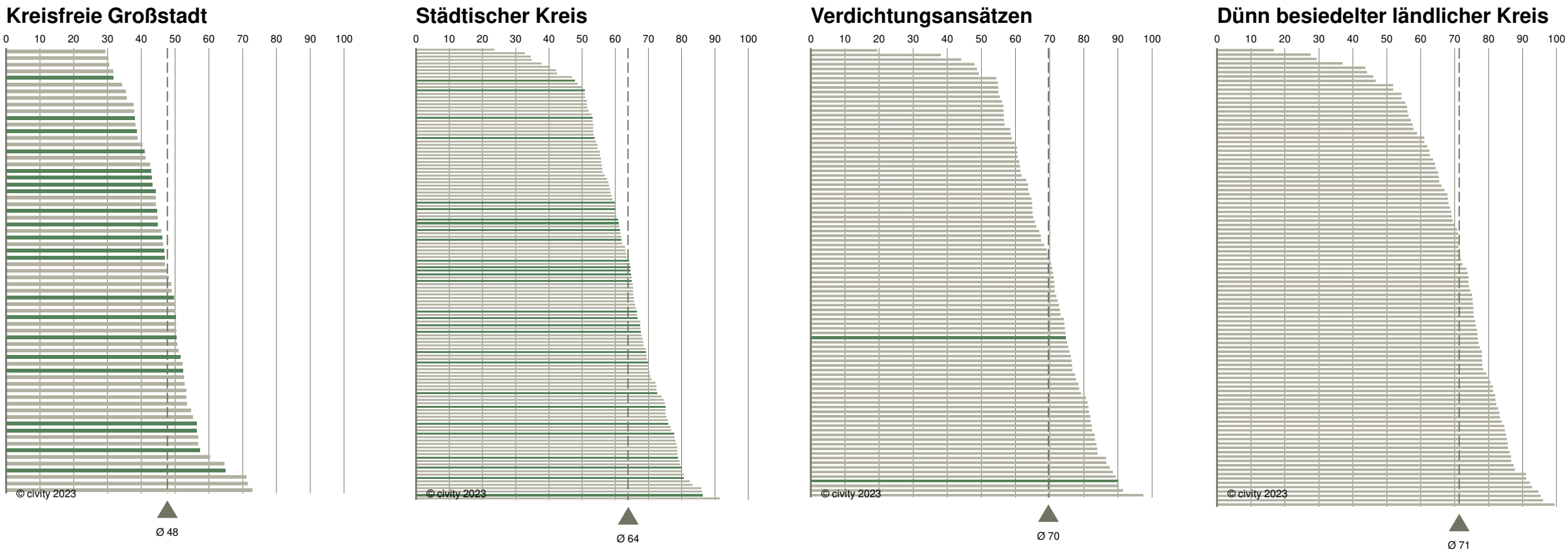
Hinweis: 100 bedeutet: kein Angebot

© civity 2023

Am Wochenende wird das Angebot in vielen Regionen NRWs stark ausgedünnt – teils bereits ausgehend von einem niedrigen Niveau

Fahrplanreduktion zwischen Werktag und Sonntag [%]

BBSR-Kreistypen



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2022), EW (Destatis 2022, Statistik Austria 2022, BFS 2022), Kreistypen (BBSR 2021)
Definition Schiene: SPNV (RE/RB, S-Bahn) zzgl. U-Bahn, Stadtbahn, Tram; ohne Fernverkehr

© civity 2023

civity-Angebotsanalyse

- Methodik
- Ergebnisse
- **Schlussfolgerungen**

© civity 2024

Auch ländliche Regionen in Deutschland sowie in NRW sind gut durch den ÖPNV erschlossen – es mangelt an Fahrplanangebot

1. Die Netzdichte als Indikator für die Erschließung ist über alle BBSR-Kreistypen hinweg hoch, d. h. die Bevölkerung ist gut mit ÖPNV-Haltestellen erschlossen.

2. Die Netzdichte in NRW liegt in der überwiegenden Zahl der Landkreise über dem Bundesdurchschnitt, auch in den beiden ländlichen Kreisen. In etwa einem Drittel der kreisfreien Städte hingegen liegt die Netzdichte unterhalb des Durchschnitts.

3. Die Fahrplandichte macht deutlich, dass bei ähnlicher Erschließung in den ländlichen Kreisen bundesweit deutlich weniger Fahrtenangebot besteht

4. Die Fahrplandichte liegt in allen drei relevanten Kreistypen in NRW unterhalb des jeweiligen Bundesdurchschnitts – besonders deutlich wird dies in den zwei ländlichen Kreisen.

5. Am Wochenende wird das Angebot bundesweit vor allem außerhalb der kreisfreien Städte stark ausgedünnt. Auch in vielen Regionen NRWs wird dies deutlich – bei städtischen und ländlichen Kreisen häufig ausgehend von einem niedrigen Niveau.

→ In städtischen wie in ländlichen Räumen ist die Bevölkerung in der Regel gut durch den ÖPNV erschlossen. Vor allem in ländlichen Räumen wird auf dichten Netzen jedoch zu wenig Angebot bereitgestellt, sodass der ÖPNV nicht konkurrenzfähig zum ÖPNV sein kann.

© civity 2024

Potenziale für die weitere Entwicklung

- **On-Demand-Ridepooling**
- Stärkung regionaler Busverkehr
- Landesweite Mindeststandards

© civity 2024

Im Unterschied zu Rufbussen werden bei On-Demand Ridepooling werden Fahrtwünsche in Echtzeit gebündelt – ohne vordefinierten Linienweg

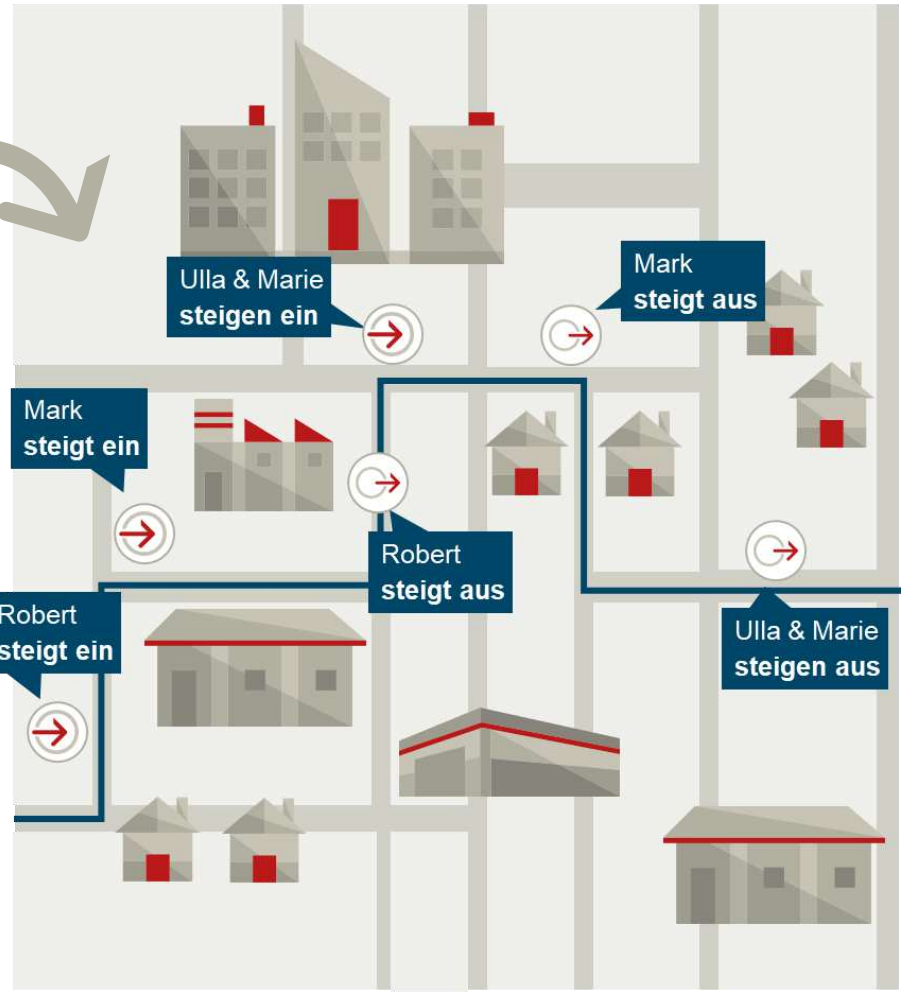
Linienbedarfsverkehre nach § 44 oder 2 VII PBefG

Funktionsweise – Kundenperspektive

- Fahrtwunsch wird per App mitgeteilt (ggf. auch telefonisch)
- App schlägt zeitnahe Fahrtoptionen vor („On Demand“)
- Fahrtoption wird gebucht
- Fahrgast wird abgeholt (an [virtueller] Haltestelle / vor der Haustüre)
- Auf dem Weg steigen auch andere Fahrgäste zu und aus („Ridepooling“)

Funktionsweise – System

- Buchungen werden von automatisiertem Dispositionssystem verarbeitet, um daraus optimierte Routen zu erstellen
- Flotte bewegt sich in einem Bedienungsgebiet, nicht auf Linien
- Hält an virtuellen Haltestellen in unmittelbarer Start-/Ziel-Nähe
- Zeitlich und räumlich flexibel, ohne Fahrplan



Abgrenzung streckenbezogene Linienverkehre oder weitere Verkehre

- Verkehrt meist auf vordefinierten Routen nach einem festen Fahrplan
- Ein- und Ausstieg an festgelegten Haltestellen
- Gesonderte Verkehrsformen je nach Ausgestaltung, z. B. Anruf-Sammel-Taxi (AST), Anruf-Linien-Fahrt (ALF), Taxibusse, Rufbusse
- Private On-Demand Verkehre / Mietwagen, z. B. Uber etc.

© civity 2024

On-Demand Verkehre können die Erschließung sowie die Verbindungsqualität erhöhen und in bestimmtes Fällen die Angebotsqualität

Erschließung verbessern

- Geringe Haltestellendichte oder geringe Bedienung der Haltestellen verringert die Erschließungsqualität
- Virtuelle Haltestellen können das bestehende Netz ergänzen und Entfernung zur nächsten Haltestelle verringern
- Praxis: im Schnitt alle 250 Meter eine virtuelle Haltestelle

Mehrwert 1:
Erschließung verbessern

Grundmobilität sichern

- MIV einzige Alternative, wenn kein oder nur ein sehr eingeschränktes ÖPNV-Angebot besteht
- On-Demand-Ridepooling kann Grundangebot an Mobilität schaffen
- Z. B. in dünn besiedelten ländlichen Räumen oder Nachstunden

Mehrwert 2:
ÖPNV-Grundangebot schaffen

Verbindungsqualität steigern

- Aus Fahrgastsicht ÖPNV häufig mit Umwegen und damit längeren Reisezeiten verbunden als der MIV
- Trotz Pooling von Fahrten kann On-Demand-Ridepooling deutliche Vorteile gegenüber ÖPNV erzielen und konkurrenzfähig mit MIV sein

Mehrwert 3:
Direktere Verbindungen ermöglichen

Angebot trotz Fahrermangel

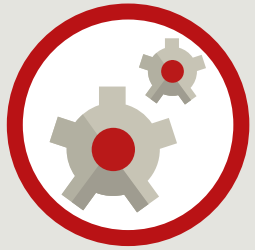
- Ridepooling in Kombination mit autonomen Fahrzeugen auch bei Fahrermangel

Mehrwert 4:
Auch autonom umsetzbar

© civity 2024

On-Demand-Verkehr Projekte haben zwei grundsätzliche Herausforderungen – die organisatorische Ausgestaltung im ÖPNV und die dauerhafte Finanzierung

Organisatorische Gestaltung



Rolle im ÖPNV und Ausgestaltung

- Effektives **Betreibermodell**, was Kosten spart und Synergien bündelt
- Oft keine klar definierte **Rolle im ÖPNV** mit entsprechender operativerer Ausgestaltung (Grundmobilität, Lückenschluss und Bequemlichkeitsmobilität)
- Bislang kaum Beispiele für landesweite Vereinheitlich relevanter systemischer Grundlagen (z.B. Disposition, Tarif)

Finanzierung

Finanzielle Herausforderungen

- **On-Demand Betriebe** sind fast ausschließlich **defizitär** und Fahrgeldeinnahmen decken nicht die Kosten
- Eine langfristige **Finanzierung** von On-Demand-Verkehre außerhalb von sowohl Förderprogrammen als auch des Querverbunds noch **nicht geklärt**
- Einbezug von **neuen Finanzierungsinstrumenten**, wie eine Drittnutzerfinanzierung (kommunale Abgabe; Gesetzesänderungen häufig notwendig)

Bündelung der landesweiten Aktivitäten in NRW beim Kompetenzcenter Digitalisierung

Herzstück ist eine **mandantenfähige On-Demand Ridepooling Plattform NRW** und ein **zentrales KCD-Projektteam** On-Demand NRW

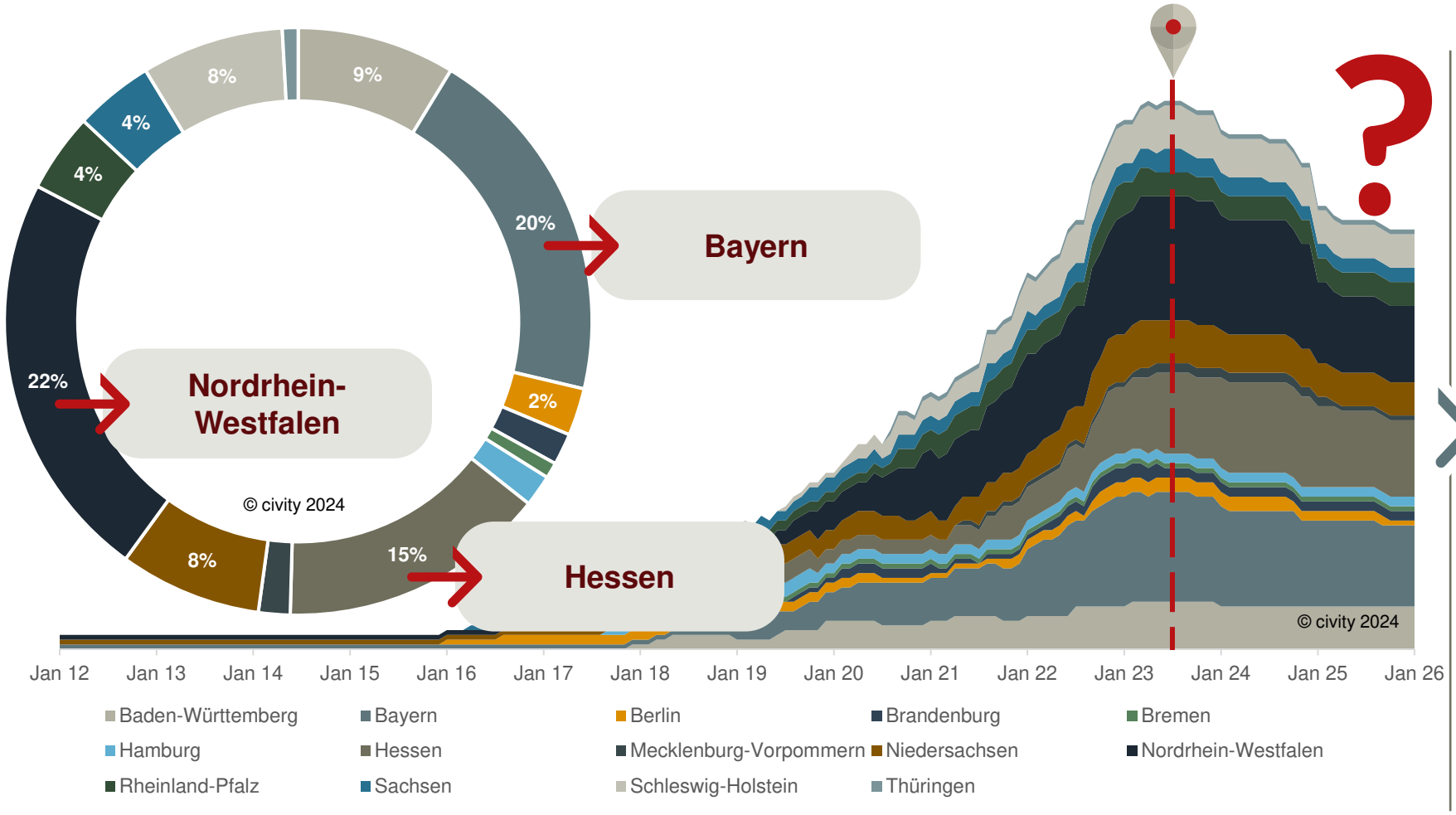
Kompetenzcenter Digitalisierung NRW

Projekt On-Demand NRW

© civity 2024

civity Management Consultants part of RAMBØLL

Der Hochlauf von On-Demand-Verkehr Projekten ist im vollen Gang – das Überleben dieser steht jedoch in den Sternen



Beschreibung

- On-Demand-Verkehre kommen und gehen, mit einer neuen Höchstanzahl an laufenden Projekten in 2023 (n > 110)
- Viele Förderprogramme laufen aus, woran meist auch das Überleben des On-Demand-Verkehr Projektes geknüpft ist
- Generell ist eine hohe Konzentration der Projekte auf einzelne Bundesländer zu erkennen
  - Jul 23:
    - Nordrhein-Westfalen (22 %)
    - Bayern (20 %)
    - Hessen (15 %)

© civity 2024

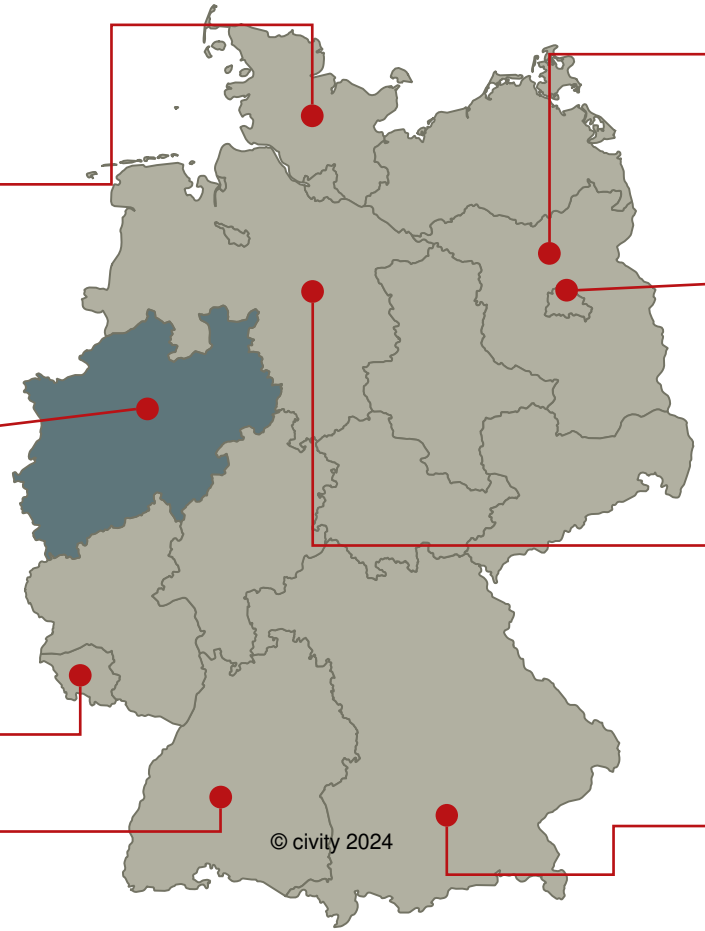
On-Demand Projekte werden von Bund und ausgewählten Bundesländern unterschiedlich stark gefördert – besonders hoch ist die Landesförderung in NRW

Schleswig-Holstein (SH)
Aufstockung der Förderung des Bundes für das Projekts Smile24
7,5 Mio. €

Nordrhein-Westfalen (NW)
Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum
30 Mio. €

Saarland (SL)
NMOB - On Demand
1,5 Mio. €

Baden-Württemberg (BW)
Förderprogramm On-Demand-Verkehre 2023



Brandenburg (BB)
Förderung von innovativen Mobilitätsangeboten im Land Brandenburg
2,2 Mio. €

Berlin (BE)
Förderung des BVG Projekts Muva über den Verkehrsvertrag
3 Mio. €

Niedersachsen (NI)
Förderung von Maßnahmen zur C02 -Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen)
9,37 Mio. €

Bayern (BY)
Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV

Bund

Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV
2022-2024: 200 Mio. €
2023-2025: 150 Mio. €
2023-2026: 140 Mio. €
Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme
2022-2024: 30 Mio. €
2023-2026: 60 Mio. €

© civity 2024

Auch das ÖPNVG NRW bietet die Möglichkeit die Umsetzung von On-Demand Verkehren in verschiedenen Bereichen finanziell zu unterstützen

Möglicher Bezug für die Unterstützung von On-Demand Ridepooling:

§ 11.2 ÖPNVG NRW	§ 11a ÖPNVG NRW	§ 11.1 ÖPNVG NRW	§ 12 ÖPNVG NRW	§ 13 ÖPNVG NRW	§ 14 ÖPNVG NRW
ÖPNV-Pauschale	**Ausbildungsverkehr-Pauschale**	**SPNV-Pauschale**	**Pauschalierte Investitions-förderung**	**Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse**	**Sonstige Förderung**
Regelfinanzierung von:	Keine Verwendung	Keine Verwendung	Förderung von:	Förderung von:	Förderung von:
					Planung
Flottenbeschaffung					Flottenbeschaffung
			Technologie	Technologie	Technologie
Fahrbetrieb					Fahrbetrieb

Mithilfe des ÖPNVG NRW kann die Finanzierung wesentlicher Bestandteile von On-Demand Systemen unterstützt werden.

§ 14 ÖPNVG NRW bietet die Möglichkeit Maßnahmen im **besonderen Landesinteresse** zu unterstützen. Hierdurch können Verkehrsunternehmen und ÖSPV-Aufgabenträger in der Finanzierung der Technologieplattform, des Fahrbetriebs, der Beschaffung der Fahrzeugflotte sowie in der Planung des On-Demand Systems unterstützt werden.

© civity 2024

Potenziale für die weitere Entwicklung

- On-Demand-Ridepooling
- **Stärkung regionaler Busverkehr**
- Landesweite Mindeststandards

© civity 2024

Das Konzept PlusBus bietet überregionale Busverbindungen nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans

- 60-Minuten-Takt von Montag bis Freitag zwischen 5 und 21 Uhr
- Angebot auch am Wochenende, am Abend und in den Ferien
- Integraler Taktfahrplan analog Deutschlandtakt
- Kurzer Übergang zur Schiene und zu weiteren PlusBus- sowie weiteren Buslinien

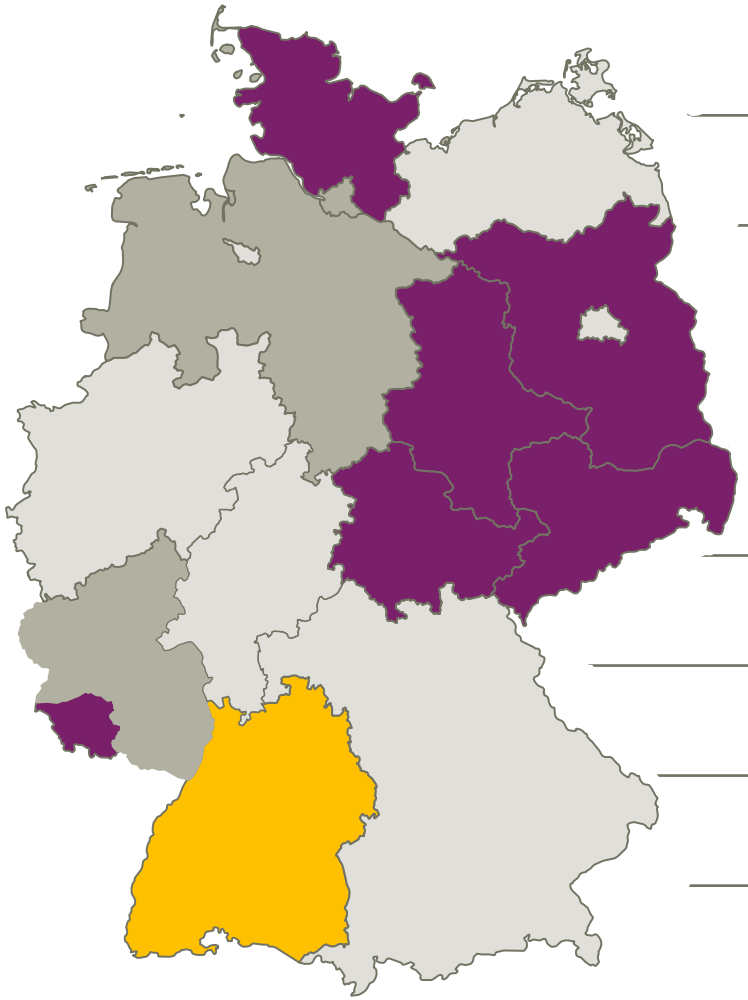
© civity 2024

Das Konzept PlusBus ist erfolgreich und Träger des Verkehrswendepreises 2022 der Allianz pro Schiene

- Steigerung der Fahrgastzahlen um durchschnittlich 86% auf allen Linien seit 2013 im MDV
- Ausbau der Linien von 23 im Jahr 2014 auf 44 im Jahr 2022
- Inzwischen bundesweit inzwischen 150 Linien unter der Marke PlusBus
- ÖPNV-Strategiekommission Sachsen übernimmt PlusBus-Konzept für gesamt Sachsen

© civity 2024

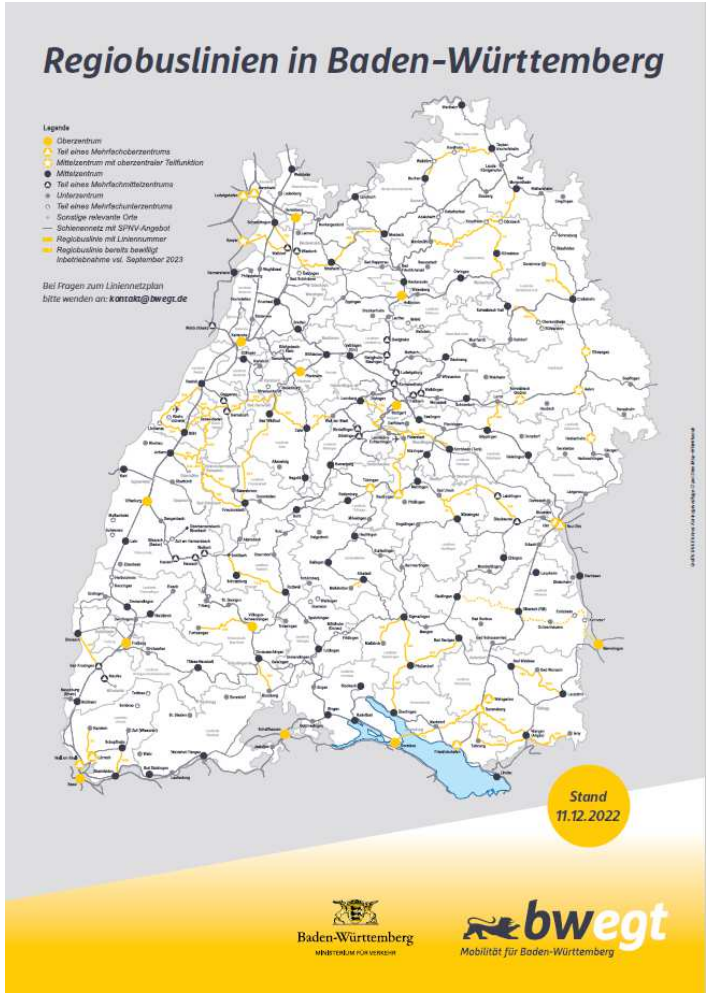
Das PlusBus-Konzept und die Regiobuslinien in Baden-Württemberg sind die bisher offensivsten überregionalen Buskonzepte

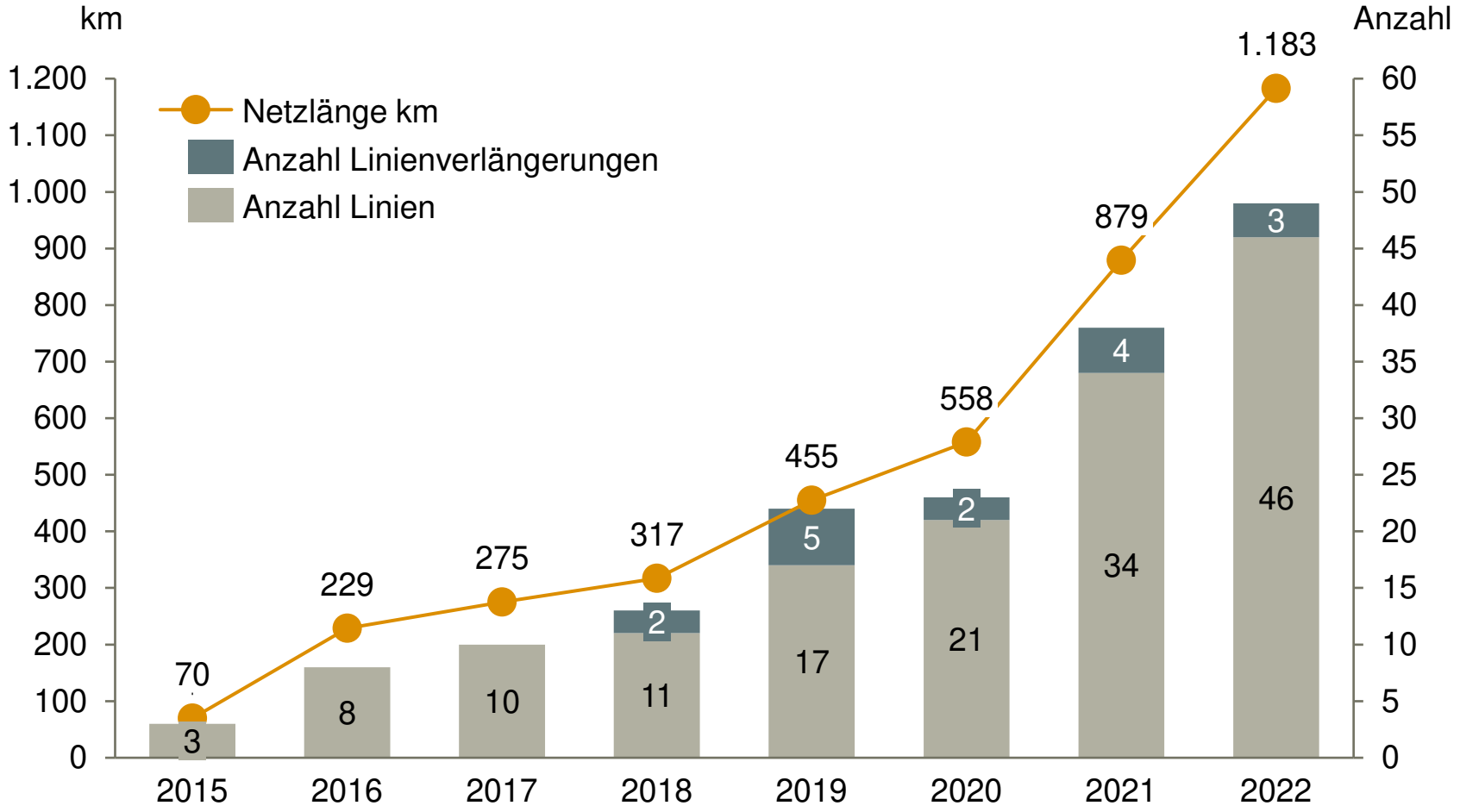


PlusBus	Schleswig-Holstein	Ab 2024
Landesbedeutsame Buslinien	Niedersachsen	Seit 2017
PlusBus	Brandenburg	Seit 2014
PlusBus	Sachsen	Seit 2018
PlusBus	Sachsen-Anhalt	Seit 2019
PlusBus	Thüringen	Seit 2016
PlusBus PlusBus	Saarland	Seit 2022
RegioLinien	Rheinland-Pfalz	Seit 1996
Regiobus	Baden-Württemberg	Seit 2015

© civity 2024

Inzwischen gibt es 46 Regiobuslinien in Baden-Württemberg





© civity 2024

Städteschnellbus 7373
ab RV nach KN

1990-2020

	Mo – Fr	Samstag	Sonntag
4			
5			
6			
7	00		
8			
9	15	15	
10			
11			
12	15		
13		15	
14			
15	15		
16			
17		15	
18	15		
19			
20			
21			
22			
23			
24			

4 Fahrten | **3** Fahrten | **0** Fahrten

Regiobus 700
ab RV nach KN

seit 2020

	Mo – Fr	Samstag	Sonntag
4	32		
5	32	36	
6	32	36	36
7	36	36	36
8	36	36	36
9	36	36	36
10	36	36	36
11	36	36	36
12	36	36	36
13	36	36	36
14	36	36	36
15	36	36	36
16	36	36	36
17	36	36	36
18	36	36	36
19	36	36	36
20	36	36	36
21	36	36	36
22	36	36	36
23	36	36	36
24			

20 Fahrten | **19** Fahrten | **18** Fahrten

© civity 2024

Potenziale für die weitere Entwicklung

- On-Demand-Ridepooling
- Stärkung regionaler Busverkehr
- **Angebotsoffensive**

© civity 2024

Und die Verkehrswende?

© civity 2024

Nach dem Deutschlandticket ist vor dem Deutschlandangebot

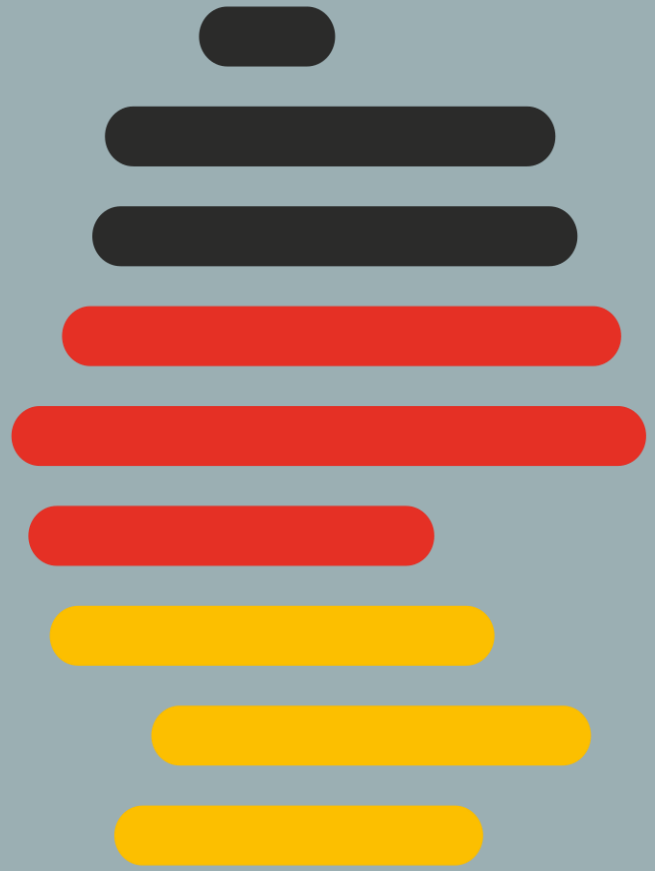
„Je dichter das ÖPNV-Angebot, desto höher der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs“

- ÖPNV-Angebot deutlich ausbauen und verdichten mit einem differenzierten und gleichzeitig standardisierten Ansatz, der den unterschiedlichen Raumtypen Rechnung trägt.
  - Bundes- bzw. landesweite Mindeststandards im ÖPNV
  - Landesweite Fahrplangestaltung nach den Prinzipien des Integralen Taktfahrplans (Deutschlandtakt)
  - Deutliche Taktverdichtungen in Stadt und Land
  - Ein längeres und dichteres Fahrplanangebot in den Abendstunden und am Wochenende
  - Landesweite Forcierung von überregionalen Buslinien
  - Einrichtung und weiterer Ausbau von S-Bahn-Systemen
  - Ergänzung durch einheitliches On-demand-Angebot in sehr dünn besiedelten Gebieten
  - …

© civity 2024

Kompromisslos schnell, zuverlässig und pünktlich

Deutschlandangebot



„Unsere Busse halten nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz“

- Möglichst direkte Linienführung ohne Umwege
- Integrale Taktfahrpläne für Bus & Bahn landesweit mit kurzen Umsteigezeiten und -wegen
- Konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr: jederzeit ungehinderte und störungsfreie Fahrt für den ÖV
- Lichtsignalanlagen-Beeinflussungen auch im ländlichen Raum, in Kleinstädten sowie im Zulauf und in den Ballungsräumen als Standard
- Flexible elektronische Busspuren mit Richtungswechselbetrieb sparen Fläche und vermeiden Konflikte mit dem Pkw-Verkehr
- Kreative Lösungen in der Straßenraum- und Knotengestaltung nutzen und umsetzen

© civity 2024

civity Management Consultants

part of RAMBØLL

Beratung aus Begeisterung

© civity 2024

Kontaktdaten

René Kämpfer

Wallstraße 27
10179 Berlin

T +49.30.688 135 22-17
M +49.160.98538740

rene.kaempfer@civity.de
www.civity.de

© civity 2023