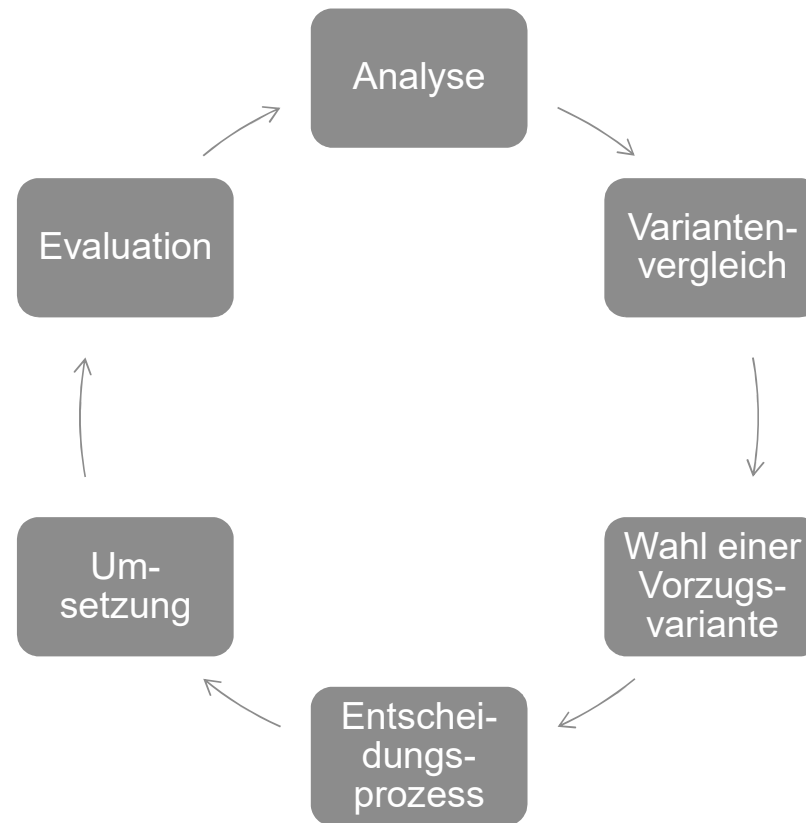


Veränderungen im Liniennetz erfolgen nach dem Durchlauf eines festen Planungsprozesses



Analyse: Wir können heutige und zukünftige Mobilitätsbedürfnisse auf der Grundlage einer breiten Datenbasis ermitteln

Verkehrsmodell

- Mit dem Verkehrsmodell können heutige und zukünftige Verkehrsströme auf Basis der Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Freizeit usw.) analysiert werden.
- Die Nutzeffekte von Liniennetzänderungen können mit dem Verkehrsmodell bewertet werden.

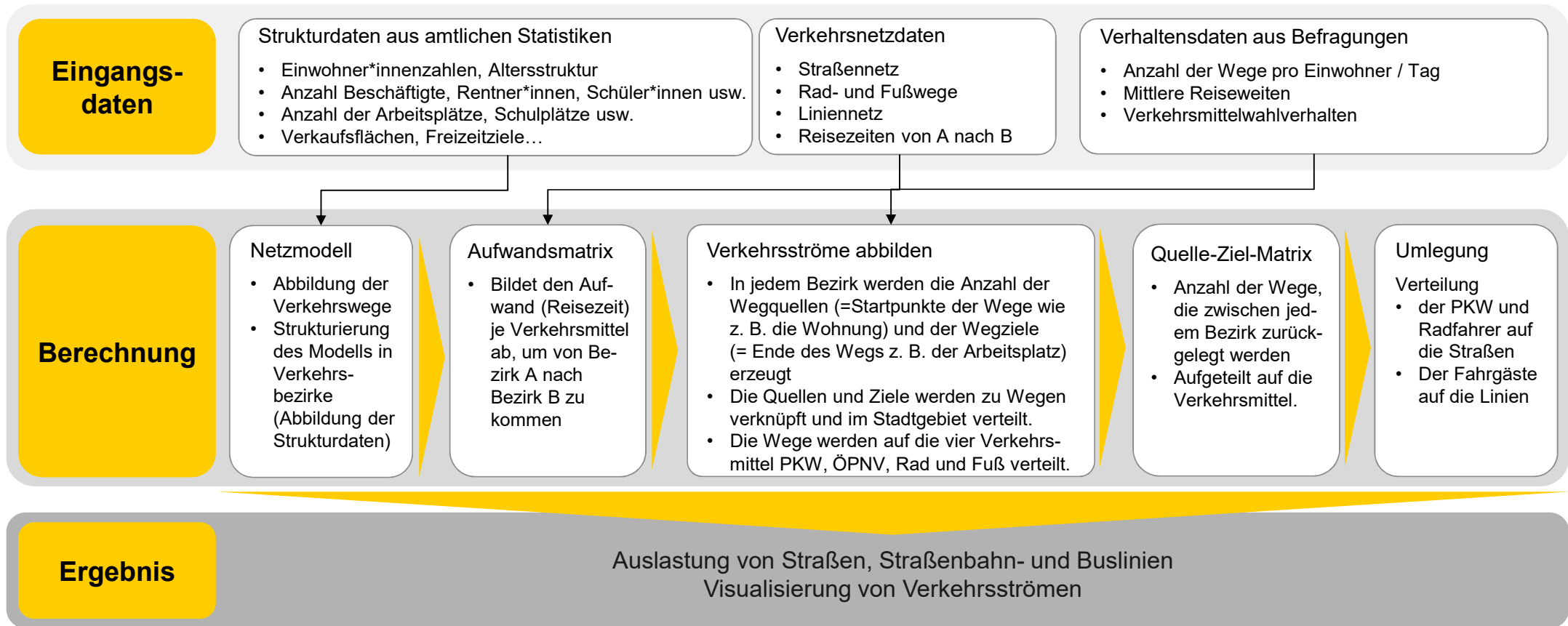
Fahrgastzahlen

- Die Anzahl der Fahrgäste in unseren Linien wird durch ein automatisiertes Zählsystem kontinuierlich ermittelt.
- Damit können Veränderungen auf jeder Linie analysiert werden.

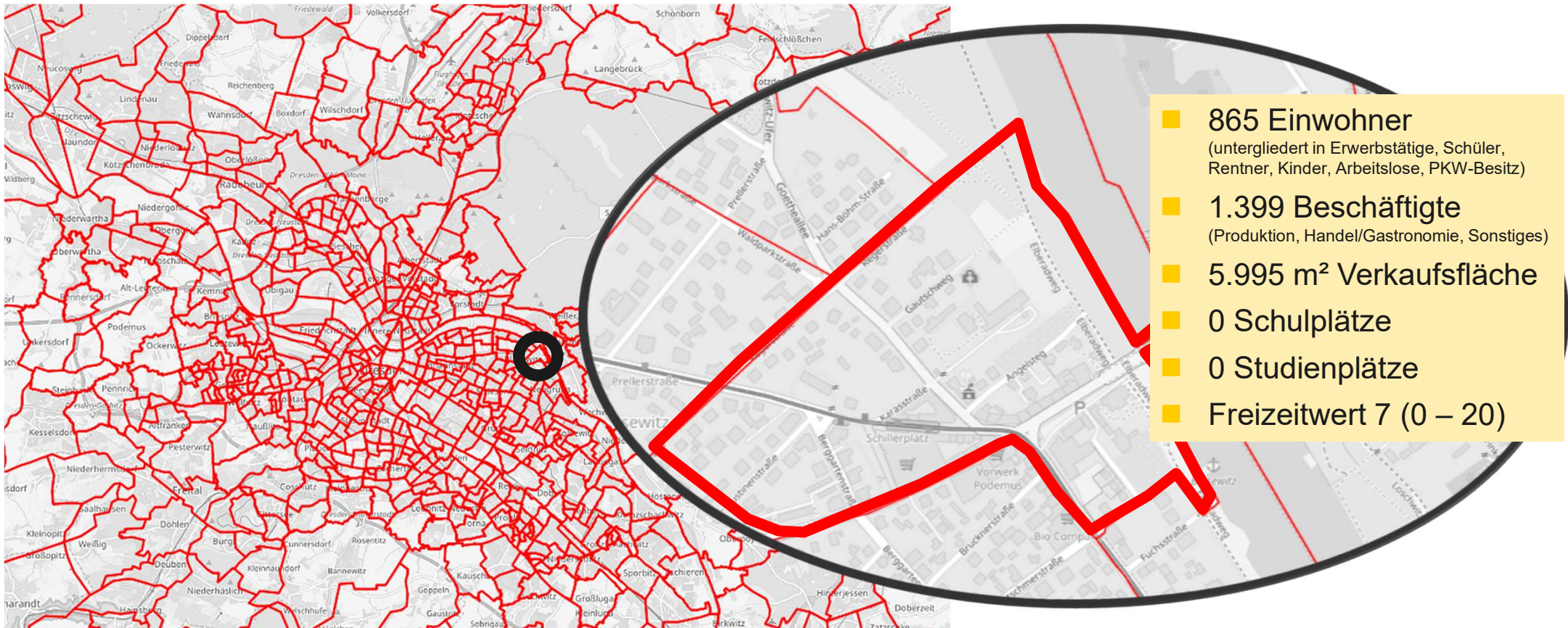
Kundenbefragungen und Kundenanliegen

- Mit Befragungen ermitteln wir das Verkehrsverhalten. Die Ergebnisse gehen in das Verkehrsmodell ein.
- Rückmeldungen unserer Kunden werten wir systematisch aus. Hinweise zu Anpassungen im Liniennetz analysieren wir im Zusammenhang mit dem Verkehrsmodell und den Fahrgastzahlen.

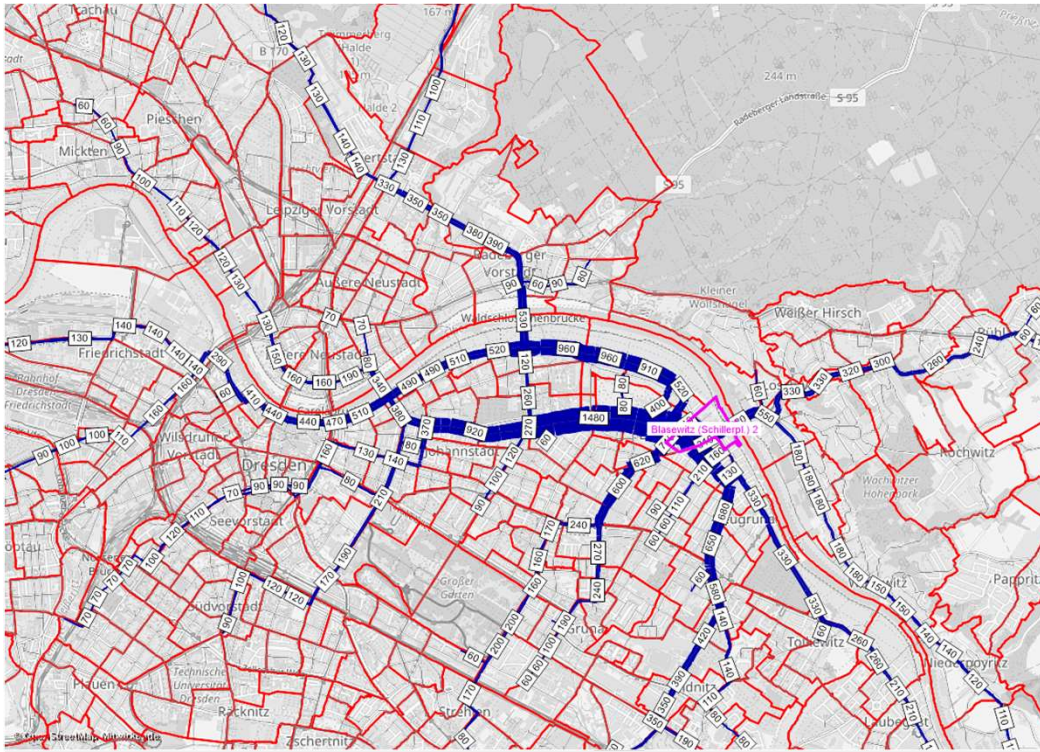
Das Verkehrsmodell ist ein komplexes mathematisches Modell, welches viele Eingangsdaten zu Verkehrsprognosen verarbeitet



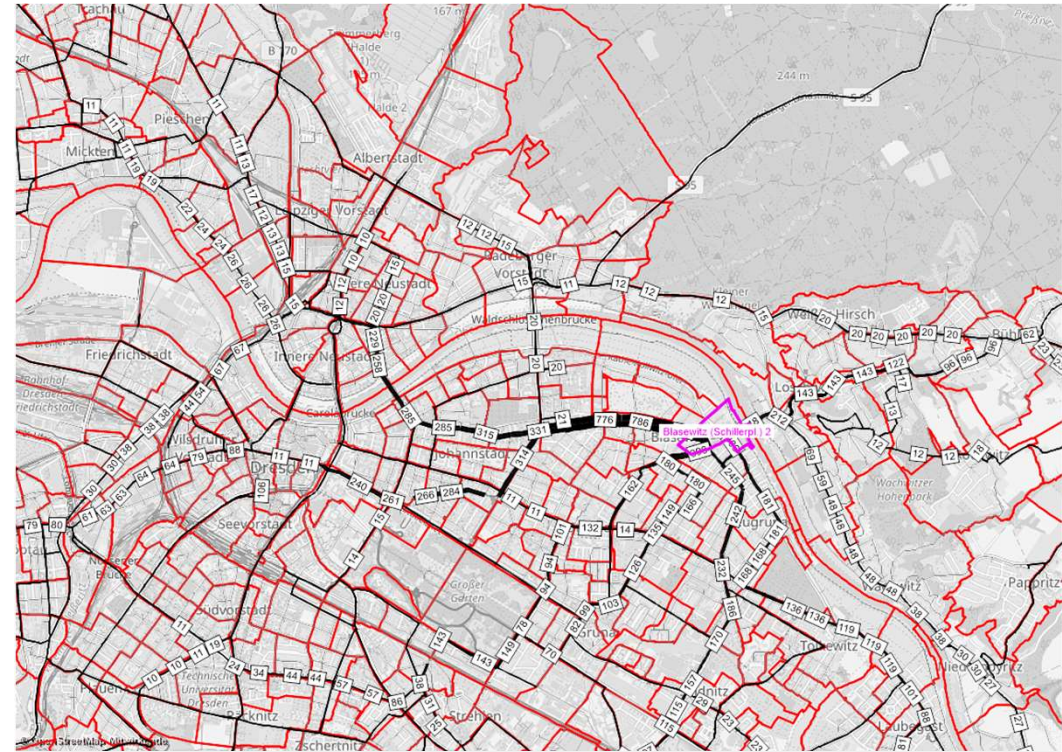
Die Strukturdaten werden sowohl bezogen auf ein Stichjahr als auch auf ein Prognosejahr im Verkehrsmodell in über 900 Verkehrsbezirke abgebildet



Als Ergebnis können Verkehrsströme von jedem Verkehrsbezirk analysiert werden



Verteilung aller PKW-Verkehre aus und in den
gewählten Verkehrsbezirk auf das Straßennetz



Verteilung aller Fahrgäste aus und in den gewählten
Verkehrsbezirk auf das Liniennetz

Variantenvergleich: Die verschiedenen Lösungsvarianten werden anhand der aufgeführten Kriterien verglichen und bewertet. Die Varianten mit der besten Nutzen-Aufwands-Bilanz wird in der Regel als Vorzugsvariante identifiziert.

Kundennutzen

- Positive Nachfragebilanz (also mehr Fahrgäste als vor der Änderung)
- Bessere Verkehrsqualitäten (z. B. kürzere Reisezeit, vermiedene Umsteigevorgänge usw.)

Kommunaler Nutzen

- Positive Umweltbilanz (geringere Schadstoffemissionen, weniger Lärm)
- Modal-Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbundes (also weniger Autoverkehr, dafür mehr Wege mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß)

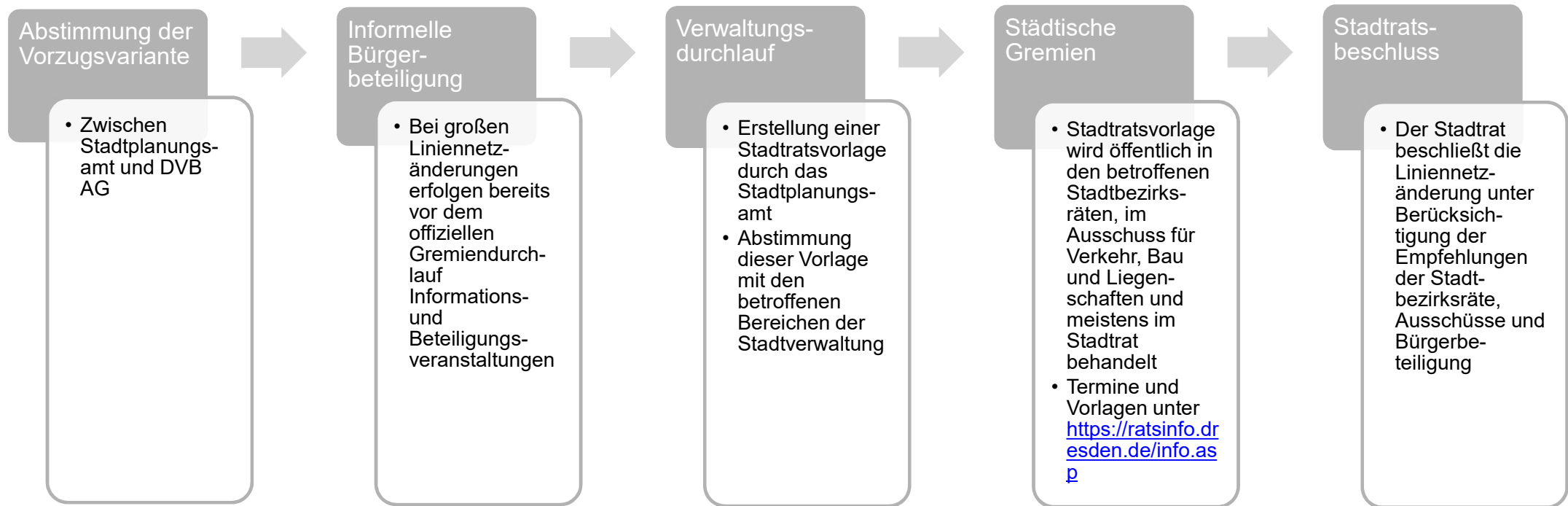
Betriebliche Machbarkeit

- Linienwege müssen befahrbar sein
- Gesetzliche Rahmenbedingungen müssen eingehalten werden

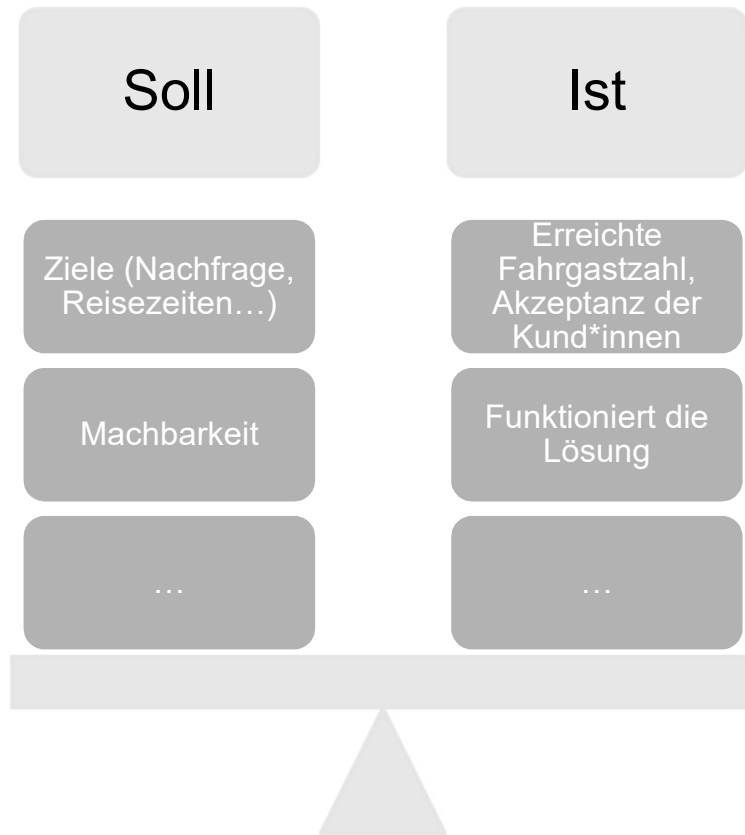
Finanzierung

- Das Fahrplanangebot muss finanzierbar sein
- Fahrgeldeinnahmen, kommunale Zuschüsse, weitere Finanzierungsquellen

Der Entscheidungsprozess bezieht neben der Stadtverwaltung auch die gewählten Vertreter*innen in den städtischen Gremien und die Bürger*innen mit ein



Evaluation: Nach der Umsetzung einer Änderung wird geprüft, ob die prognostizierten Ziele erreicht wurden



- Die Evaluation ist erst nach einer sog. Einlaufphase des veränderten Liniennetzes sinnvoll. In der Regel beträgt die Einlaufphase je nach Grad der Änderung 1 – 3 Jahre.
- Gibt es zwischen Soll und Ist ein Ungleichgewicht wird erneut das Problem analysiert und er Planungsprozess (ggf. vereinfacht) von vorn gestartet.