

Anhang 2: Funktionale Trennung oder funktionale Integration von Stadt- und Regionalbus – Differenzierte Bewertung

Gemeinsames Bedienungsgebiet von Stadt-/Regionalbus		Bedienungsgebiet nur Regionalbus	
Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)	Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)

Erschließungsqualität (→ Bewertung aus Nutzersicht)

Zahl der Haltestellen (→ Erschließungswirkung je Einwohner)

ohne Einfluss	ohne Einfluss	ohne Einfluss	ohne Einfluss
ohne Einfluss auf die Erschließungsqualität, aber auf die Bedienungshäufigkeit von Haltestellen mit Regionalbushalt		ohne Einfluss auf die Erschließungsqualität	

Verbindungsqualität (→ Bewertung aus Nutzersicht)

Fahrtenangebot insgesamt (Direktfahrten + Umsteigeverbindungen)

ohne Einfluss	ohne Einfluss	ohne Einfluss	ohne Einfluss
Regelung des (Mindest-) Fahrtenangebot je Relation erfolgt im <u>Nahverkehrsplan (NVP)</u> . Kann nach Stadt- und Regionalverkehr unterschieden werden, kann aber auch über Kombination der beiden Produkte gewährleistet werden.			

Umsteigefreie Direktfahrten (in Lüneburg)

eher mehr	eher weniger		
Stadtbus bedient <u>alle</u> Relationen im Stadtgebiet → viele Möglichkeiten zur Verknüpfung von Linienästen → eher mehr umsteigefreie Direktfahrten	Stadtbus bedient <u>nicht alle</u> Relationen im Stadtgebiet → Möglichkeiten zur Verknüpfung von Linienästen eingeschränkt → eher weniger umsteigefreie Direktfahrten		

Umsteigemöglichkeiten Stadtbus ↔ Regionalbus (in Lüneburg)

eher mehr	eher weniger		
Räumliches + zeitliches Überlappen der Fahrtenangebote von Stadt- und Regionalbus auf den gemeinsam bedienten Relationen → Umsteigemöglichkeit an allen gemeinsam bedienten Haltestellen	Stadt- und Regionalbus bedienen entweder andere Relationen oder die gleichen Relationen zu anderen Tageszeiten → eingeschränkte Umsteigemöglichkeiten		

Anbindung von Bahnhof und ZOB in Lüneburg

mehr	weniger	ohne Einfluss	ohne Einfluss
Räumliches + zeitliches Überlappen der Fahrtenangebote von Stadt- und Regionalbus auf den gemeinsam bedienten Relationen → damit auch mehr Fahrtenangebote zum Bahnhof/ZOB	Stadt- und Regionalbus bedienen entweder andere Relationen oder die gleichen Relationen zu anderen Tageszeiten → damit auch weniger Fahrtenangebote zum Bahnhof/ZOB	Alle Regionalbuslinien in Lüneburg fahren zum Bahnhof/ZOB.	

Gemeinsames Bedienungsgebiet von Stadt-/Regionalbus		Bedienungsgebiet nur Regionalbus	
Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)	Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)
ÖV-Reisezeit			
kürzer	länger	kürzer	länger
Regionalbus fährt im Stadtgebiet auf direktem Weg und hält auf Relationen mit Stadt- und Regionalbusangebot nicht an allen Haltestellen → kürzere ÖV-Reisezeit für Regionalbusnutzer im Stadtgebiet Lüneburg	Regionalbus übernimmt im gemeinsamen Bedienungsgebiet auch Erschließungsfunktionen → tendenziell längere Linienführung (Umfahrten) und mehr Halte → längere ÖV-Reisezeit für Regionalbusnutzer im Stadtgebiet Lüneburg bzw. kein Reisezeitvorteil gegenüber Stadtbus	Regionalbus fährt im Stadtgebiet auf direktem Weg und hält auf Relationen mit Stadt- und Regionalbusangebot nicht an allen Haltestellen → kürzere ÖV-Reisezeit für Regionalbusnutzer mit Ziel Lüneburg	Regionalbus übernimmt im gemeinsamen Bedienungsgebiet auch Erschließungsfunktionen → längere ÖV-Reisezeit für Regionalbusnutzer mit Ziel Lüneburg
Fahrtenangebot in Regionalbuskorridoren			
höher als NVP	entspricht NVP	ohne Einfluss	ohne Einfluss
Räumliches + zeitliches Überlappen der Fahrtenangebote von Stadt- und Regionalbus auf den gemeinsam bedienten Relationen → Regionalbus ergänzt das Grundangebot beim Stadtbus → mehr Fahrten als Grundangebot/ Mindestfahrtenangebot	Stadt- und Regionalbus bedienen entweder andere Relationen oder die gleichen Relationen zu anderen Tageszeiten → Stadtbus und Regionalbus gemeinsam bilden das Grundangebot → nur Grundangebot/ Mindestfahrtenangebot	In beiden Varianten ausschließlich Regionalbus-Fahrten entsprechend der Mindestvorgaben des NVP	
Bedienungshäufigkeit wichtiger Haltestellen (in Regionalbuskorridoren)			
höher als NVP	entspricht NVP	ohne Einfluss	ohne Einfluss
Regionalbus fährt zusätzlich zum Stadtbus (Grundangebot) → Fahrtenangebote von Stadt- und Regionalbus überlappen sich an wichtigen Haltestellen (zeitlich, räumlich)	Stadt- und Regionalbus ergänzen sich zum Grundangebot → auch an wichtigen Haltestellen nur Grundangebot	In beiden Varianten ausschließlich Regionalbus-Fahrten entsprechend der Mindestvorgaben des NVP	
Bedienungshäufigkeit sonstiger Haltestellen (in Regionalbuskorridoren)			
entspricht NVP	entspricht NVP	ohne Einfluss	ohne Einfluss
Mindestfahrtenangebot gemäß NVP → wird vom Stadtbus gewährleistet (Regionalbus hält nur an wichtigen Haltestellen).	Mindestfahrtenangebot gemäß NVP → wird von Stadt- und Regionalbus gewährleistet (Regionalbus hält an allen Haltestellen)	In beiden Varianten ausschließlich Regionalbus-Fahrten entsprechend der Mindestvorgaben des NVP	

Gemeinsames Bedienungsgebiet von Stadt-/Regionalbus		Bedienungsgebiet nur Regionalbus	
Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)	Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)

Fahrgastinformation (→ Bewertung aus Nutzersicht)

Übersichtlichkeit / Transparenz des ÖPNV-Liniennetzes

übersichtlich	unübersichtlich	übersichtlich	unübersichtlich
<p>Liniennetze und „Produkte“ von Stadt- und Regionalbus lassen sich jeweils getrennt vermitteln (Verknüpfungspunkte (Umsteigen) eindeutig kennzeichnen!) → mehr Transparenz</p>	<p>Liniennetze und „Produkte“ von Stadt- und Regionalbus sind eng verwoben → Unterschiede im Angebot müssen kommuniziert werden → weniger Transparenz (Zugangshemmnis)</p>	<p>Liniennetze und „Produkte“ von Stadt- und Regionalbus lassen sich jeweils getrennt vermitteln (Verknüpfungspunkte (Umsteigen) eindeutig kennzeichnen!) → mehr Transparenz</p>	<p>Liniennetze und „Produkte“ von Stadt- und Regionalbus sind eng verwoben → Unterschiede im Angebot müssen kommuniziert werden → weniger Transparenz (Zugangshemmnis)</p>

Betrieb (→ Bewertung aus Betreibersicht)

Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit

höher	geringer	höher	geringer
<p>Stadt- und Regionalbus sind angebotsseitig und betrieblich „unabhängig“ → Verspätungen im Regionalbusverkehr übertragen sich nicht zwangsläufig in den Stadtbusverkehr und umgekehrt (keine Anschlusszwänge)</p>	<p>Stadt- und Regionalbus sind angebotsseitig und betrieblich „integriert“ → Verspätungen im Regionalbusverkehr übertragen sich ggf. auch in den Stadtbusverkehr und umgekehrt (ggf. Anschlusszwänge)</p>	<p>Stadt- und Regionalbus sind angebotsseitig und betrieblich „unabhängig“ → Verspätungen im Regionalbusverkehr übertragen sich nicht zwangsläufig in den Stadtbusverkehr und umgekehrt (keine Anschlusszwänge)</p>	<p>Stadt- und Regionalbus sind angebotsseitig und betrieblich „integriert“ → Verspätungen im Regionalbusverkehr übertragen sich ggf. auch in den Stadtbusverkehr und umgekehrt (ggf. Anschlusszwänge)</p>

Betriebsleistungen (Fahrplankilometer)

höher	geringer	ohne Einfluss	ohne Einfluss
<p>Auf gemeinsam bedienten Relationen: Stadtbus bildet das Grundangebot gem. NVP, Regionalbus bietet ein zusätzliches Fahrtenangebot → höhere Betriebsleistung beim Stadtbus</p>	<p>Auf gemeinsam bedienten Relationen: Stadt- und Regionalbus bilden gemeinsam das Grundangebot gem. NVP, Regionalbus bietet kein zusätzliches Fahrtenangebot → geringere Betriebsleistung beim Stadtbus</p>	<p>Es besteht kein Einfluss auf die Regionalbus-Betriebsleistungen außerhalb des gemeinsamen Bedienungsgebiets von Stadt- und Regionalbus</p>	

Gemeinsames Bedienungsgebiet von Stadt-/Regionalbus		Bedienungsgebiet nur Regionalbus	
Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)	Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)
Fahrzeugbedarf Stadtbus			
höher	geringer		
Höhere Betriebsleistung beim Stadtbus → ggf. größerer Fahrzeugbedarf beim Stadtbus	Geringere Betriebsleistung beim Stadtbus → ggf. geringerer Fahrzeugbedarf beim Stadtbus		
Fahrzeugbedarf Regionalbus			
ggf. geringer	ggf. höher	ggf. geringer	ggf. höher
Im gemeinsamen Bedienungsgebiet: geringere Betriebsleistung beim Regionalbus aufgrund möglichst direkter Linienführung → geringerer Fahrzeugbedarf beim Stadtbus	Im gemeinsamen Bedienungsgebiet: ggf. höhere Betriebsleistung beim Regionalbus aufgrund der Erschließungsfunktion → ggf. höherer Fahrzeugbedarf beim Stadtbus	Betriebsorganisation von Stadt- und Regionalbus im gemeinsamen Bedienungsgebiet hat Einfluss auf die Betriebsorganisation beim Regionalbus insgesamt → Möglichkeit zur optimalen Fahrzeugumlaufbildung aufgrund kürzerer Fahrzeiten im Stadtgebiet → geringerer Fahrzeugbedarf beim Regionalbus (bei gleichen Fahrtenangebot)	Betriebsorganisation von Stadt- und Regionalbus im gemeinsamen Bedienungsgebiet hat Einfluss auf die Betriebsorganisation beim Regionalbus insgesamt → Möglichkeiten zur optimalen Fahrzeugumlaufbildung aufgrund längerer Fahrzeiten im Stadtgebiet eingeschränkt → ggf. höherer Fahrzeugbedarf beim Regionalbus (bei gleichen Fahrtenangebot)
Einheitlichkeit der Fahrzeugausstattung im Grundangebot			
einheitlich	unterschiedlich	einheitlich	einheitlich
Im gemeinsamen Bedienungsgebiet: Stadtbus bedient alle Relationen mit einheitlichem Fahrzeugstandard (z.B. Niederflur) → ggf. abweichende Fahrzeugstandards beim Regionalbus betreffen nur das zusätzliche Fahrtenangebot	Im gemeinsamen Bedienungsgebiet: Stadt- und Regionalbus bedienen Relationen gemeinsam ggf. mit unterschiedlichem Fahrzeugstandard → ggf. abweichende Fahrzeugstandards beim Regionalbus betreffen auch das Grundangebot	Bedienung ausschließlich durch den Regionalbus mit einheitlichem Fahrzeugstandard	

Gemeinsames Bedienungsgebiet von Stadt-/Regionalbus		Bedienungsgebiet nur Regionalbus	
Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)	Vollständige Trennung (Variante 1)	Vollständige Integration (Variante 2)

Fahrgastinformation (→ Bewertung aus Betreibersicht)

Möglichkeiten der Produktvermarktung

gut	eingeschränkt	gut	eingeschränkt
Aufgrund der eindeutigen Funktionstrennung von Stadt- und Regionalbus lassen sich die jeweiligen Produktmerkmale deutlich voneinander abgrenzen → getrennte Vermarktung und Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen ist möglich	Aufgrund der Funktionsmischung von Stadt- und Regionalbus lassen sich die jeweiligen Produktmerkmale nicht deutlich voneinander abgrenzen → getrennte Vermarktung und Ansprache unterschiedlicher Zielgruppe ist eingeschränkt	Aufgrund der eindeutigen Funktionstrennung von Stadt- und Regionalbus lassen sich die jeweiligen Produktmerkmale deutlich voneinander abgrenzen → getrennte Vermarktung und Ansprache unterschiedlicher Zielgruppe ist möglich	Aufgrund der Funktionsmischung von Stadt- und Regionalbus lassen sich die jeweiligen Produktmerkmale nicht deutlich voneinander abgrenzen → getrennte Vermarktung und Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen ist eingeschränkt