



Dipl.-Geogr. Susanne Illichmann, Dresden; Dipl.-Geogr. Gerd Hickmann, Tübingen; Dipl.-Ing. (FH) Harald Blome, Heidelberg

## Planung und Vermarktung von Regionalverkehren in der Fläche

### Angebotsorientierte Überplanung und zielfokussierte Vermarktung

Der Landkreis Forchheim im Regierungsbezirk Oberfranken umfasst einen wesentlichen Teil des Naturpark-Gebietes Fränkische Schweiz. Ländlich geprägt liegt er zentral zwischen den Städten Bamberg, Bayreuth und Erlangen, mit starken Pendlerbeziehungen zum Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen. Zum Landkreis (rund 113 000 Einwohner) im Norden des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) zählen insgesamt 29 kreisangehörige Gemeinden, darunter die große Kreisstadt Forchheim mit rund 30 000 Einwohnern [1].

### Situation im Landkreis Forchheim

Der Landkreis Forchheim wird im Schienenverkehr von der elektrischen Hauptbahn Nürnberg-Bamberg, sowie den Nebenbahnen Forchheim-Ebermannstadt und Nürnberg-Gräfenberg erschlossen. Die Kreisstadt selbst verfügt über ein eigenes Stadtbussystem, das im Jahr 2007 neu konzipiert wurde. Der Regionalbusverkehr, bis 2005 weitestgehend durch den Schülerverkehr geprägt, erreichte nur im Stadt-Umlandverkehr von Er-

langen eine nennenswerte Nachfrage darüber hinausgehender Kundengruppen. Heute erschließen ausgewählte Linien im Taktverkehr mit ausgedehnten Betriebszeiten den Landkreis (Abb. 1). Vor allem im ländlichen Raum, aber auch im Stadtbusverkehr Forchheim ergänzen ALT- und AST-Angebote (Anrufsflinien- und Anrufsammeltaxi) am Abend und an den Wochenenden im Studententakt flächendeckend den festen Linienverkehr.

2005 kam es erstmalig zur Ausschreibung der Verkehrsleistungen. Ziele waren dabei das Erreichen eines einheitlichen Qualitätsniveaus sowie festgelegter Fahrzeugstandards bei gleichzeitiger Senkung des Zuschussbedarfs. Die Ausschreibung fand aufgrund des zeitlichen Drucks auf Basis der Bestandsfahrpläne statt. Dieser Umstand führte auf einigen Linienbündeln zu suboptimalen Ausschreibungsergebnissen. Die bestehenden Fahrpläne waren betrieblich nicht auf eine geschlossene Produktion im Linienverkehr beziehungsweise auf die auszuschreibenden Linien optimiert. Das Regime der ausgeschriebenen Verkehrsverträge (Bruttoverträge) sah jedoch von vornherein Umbestell-



Illichmann



Hickmann



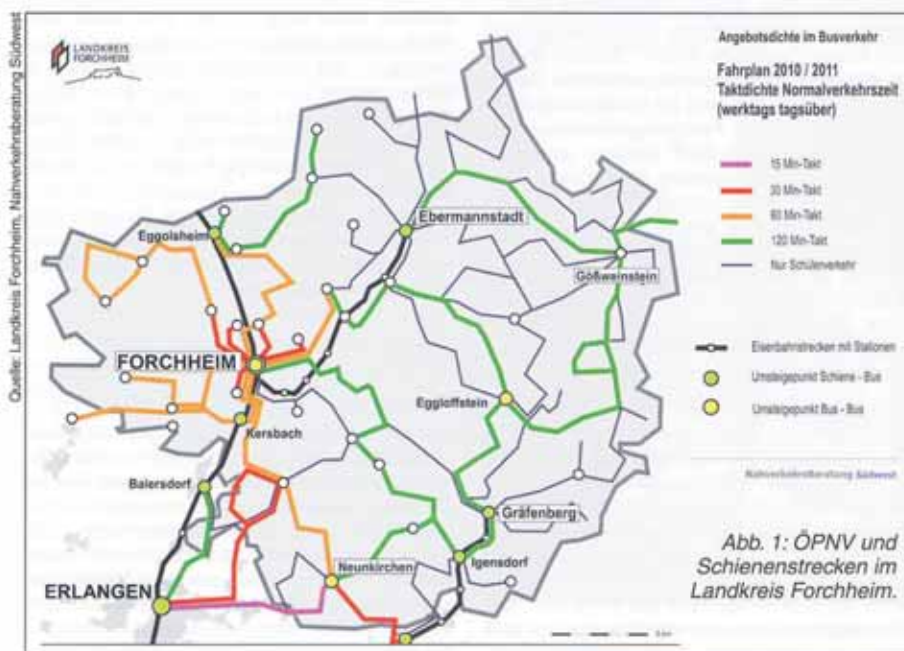
Blome

### DIE AUTOREN

Dipl.-Geogr. Susanne Illichmann (32) ist seit 2009 bei Probst & Consorten Marketing-Beratung tätig. Schwerpunkte ihrer Arbeit sind Datenanalyse, insb. raumbezogene Analysen, Geographische Informationssysteme (GIS), Strategien für den Freizeit- und Tourismusverkehr, Vermarktungsstrategien für touristische Verkehrsmittel.

Dipl.-Geogr. Gerd Hickmann (47) leitet seit 2011 die politisch koordinierende Zentralstelle im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg. Er war von 1994 bis 2011 als selbständiger Nahverkehrsberater tätig und hat das Ausschreibungsprojekt im Landkreis Forchheim und die Überplanung der genannten Linienbündel federführend betreut.

Dipl.-Ing. (FH) Harald Blome (44) ist seit 1995 als selbständiger Nahverkehrsberater tätig. Seine Tätigkeitsschwerpunkte sind die Planung von ÖPNV-Angeboten, die Angebotsoptimierung von Schülerverkehren, Ausschreibungsverfahren, sowie die Erstellung von Kosten- und Erlösmodellen für SPNV- und ÖPNV-Verkehre.



und Optimierungsmöglichkeiten vor, so dass Anpassungen der Fahrpläne durch den Landkreis jederzeit möglich wurden. Auswirkungen der Fahrplanänderungen auf Umlaufpläne, Anzahl der benötigten Fahrzeuge, Umlaufstunden und -kilometer wurden vertraglich genau geregelt und unmittelbar wirksam (= klare Spielregeln). Der Landkreis konnte somit die Fahrpläne und damit die Effizienz des Verkehrs auch nach Zuschlag und während der Vertragslaufzeit optimieren.



Demzufolge ließ sich im Nachgang der Ausschreibung eine umfangreiche Überplanung und Neuausrichtung des ÖPNV-Angebotes realisieren. Durch die Optimierung der historisch gewachsenen Schülerverkehrsbedienungen wurden umfangreiche Synergien freigesetzt. So konnte beispielsweise im Linienbündel 3 (mit Schwerpunkt im Freizeitraum Fränkische Schweiz) die Anzahl der in der Verkehrsspitze benötigten Fahrzeuge um 23 Prozent gesenkt werden. Die damit verbundenen Kosteneinsparungen wurden in deutliche Angebotsausweitungen reinvestiert (Steigerung der Umlaufkilometerleistung um 38 Prozent).

Bis dahin war vor allem der Regionalbusverkehr weitestgehend nachfrageorientiert auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Lediglich im Stadt-Umlandverkehr von Erlangen bestand ein eher angebotsorientierter dichter Taktverkehr. Ziel der Überplanung war der Übergang von einem nachfrage- hin zu einem angebotsorientierten und somit für Nutzergruppen über den Schülerverkehr hinaus attraktiven öffentlichen Nahverkehr. Kernpunkte waren dabei

- ein verlässlicher Takt,
- die Abstimmung von Anschlüssen zum SPNV sowie
- erweiterte Betriebszeiten.

Entscheidend für den Markterfolg dieser neuen Angebote im ländlichen Raum ist eine neue Qualität der Vermarktungsarbeit. Die neuen Fahrtmöglichkeiten bedürfen einer spezifischen Kommunikation. So wurde für die optimierten Verkehre ein Vermarktungskonzept erarbeitet, welches einerseits die spezifischen Belange der einzelnen Korridore und andererseits die Integration in weiterführende Angebote des SPNV und ÖPNV in Forchheim berücksichtigte. Im Folgenden werden anhand von drei Beispielen aus der Planungspraxis die wesentlichen Aspekte der Überplanung des Angebotes im ländlichen Raum vorgestellt, die Vermarktung erläutert sowie erste Erfolge quantifiziert.



Foto: Landratsamt Forchheim

Abb. 2: Erscheinungsbild der Fahrzeuge.

## Angebotsverbesserung und Effizienzerhöhung im Busverkehr

### Fallbeispiel: Überplanung Stadtbusverkehr Forchheim

Das Stadtbus-Angebot in Forchheim bestand vor seiner Überplanung im Dezember 2007 aus zwei Linien mit unterschiedlicher Taktung (30-Minuten-Takt und 40-80-Minuten-Takt). Die bestehende Linienführung war unübersichtlich und bestand aus Ring- und Löffellinien in einer Fahrplantabelle. Der Fahrplan selbst beinhaltete zu knappe Fahrplanzeiten, mit daraus resultierenden häufigen Verspätungen.

Das Neukonzept sieht heute fünf Linienäste (zwei Durchmesser und eine Radiallinie) ausgehend vom Zentralen Omnibus-Bahnhof (kurz: ZOB) als zentralem Rendezvous-Platz mit jeweils Anschluss an den Schienenverkehr von und nach Nürnberg zur Minute 00/30 vor. Neben dem ZOB wird der Paradeplatz im Stadtzentrum von allen Linien angefahren und bildet damit einen weiteren wichtigen Knoten (Abb. 3). Ein einheitlicher Takt auf allen Linien (30-Minuten-Takt) sorgt für eine ausreichende innerstädtische Bedienqualität.

Im Rahmen der Neukonzeption konnte durch die Optimierung der Produktivität („die Fahrer machen die Pausen – nicht die Fahrzeuge“)

der Fahrzeugbedarf um 15 Prozent gesenkt werden. Gleichzeitig wurden die jährlichen Angebotskilometer um 55 Prozent erhöht. Zwar stiegen durch die Überplanung die Kosten um 13 Prozent, jedoch blieb der Zuschussbedarf auf bestehendem Niveau.

### Fallbeispiel: Neukonzeption von Linien im Umland der Kreisstadt

Das Linienbündel 2 verbindet das nördliche Umland von Forchheim mit der Kreisstadt. Das Linienbündel steht beispielhaft für den Überplanungsansatz in den weiteren Regionalverkehrs-Linienbündeln im Landkreis Forchheim. Bis 2006 lag eine intransparente Linienstruktur vor – das Angebot bestand bis dato aus einem reinen Schülerverkehrsfahrplan mit lediglich punktuellen Ergänzungen. An Ferientagen wurde nur ein minimales „Rest“-Angebot aufrechterhalten. An Wochenenden und Feiertagen fand gar kein öffentlicher Verkehr statt.

Mit der Inbetriebnahme des ausgeschriebenen Fahrplans kam es ab Dezember 2006 zunächst unterwöchig zu einzelnen Verkehrsverbesserungen. Eine durchgreifende Neukonzeption erfolgte jedoch erst zum Dezember 2007 – also im Rahmen des bereits laufenden Verkehrsvertrages. Dabei wurden zwei Taktlinien (Linien 265 und 266) ins nördliche Forchheimer Umland gebildet, die durch die Ergänzungslinie 220 für den Schülerverkehr sowie Anruflinienbus-Angebote (kurz: ALT) ergänzt wurden. Die beiden Linien 265 und 266 fahren heute unter der Woche zwischen 5 und 20 Uhr im Stundentakt. Sie sind eng mit dem Forchheimer Stadtverkehr verzahnt und in das Rendezvous-System am ZOB eingebunden. Die Verkehrsbedienleistung erfolgt durch, in ihrer gestalterischen Einheitlichkeit gut wieder erkennbare Fahrzeuge. Auf der Linie 265, die in den Forchheimer Stadtverkehr integriert ist und auf dem Stadtgebiet durch die Linie 263 zu einem Halbstundentakt verdichtet wird, werden Niederflurfahrzeuge eingesetzt (Abb. 2).

## NahverkehrsBeratung Südwest

Strategien und Lösungen für den öffentlichen Verkehr



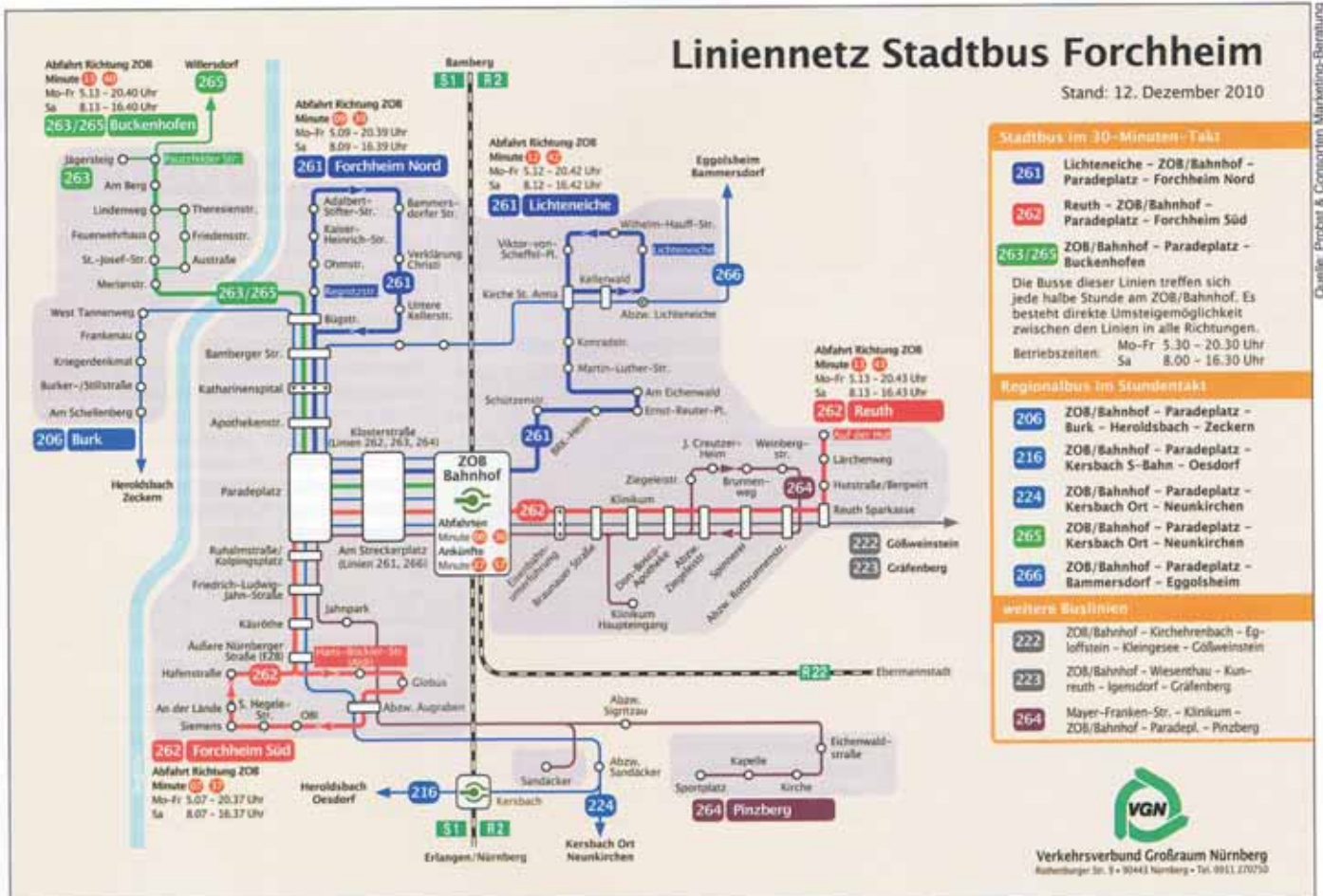


Abb. 3: Der Linienplan des Stadtbusses Forchheim.

Durch die Überplanung konnte auf den Taktlinien die Anzahl der wöchentlichen Verbindungen in die Kreisstadt um 68 Prozent gesteigert werden. Die Umlaufkilometer stiegen dabei um 13 Prozent ohne Erhöhung des Zuschussbedarfs, da gleichzeitig der Fahrzeugbedarf um zwölf Prozent sank.

### Fallbeispiel: Freizeitlinien im ländlichen Raum

Die Fränkische Schweiz ist in der Sommersaison ein beliebtes Urlaubs- und Ausflugsziel im Umland des Verdichtungsraums Nürnberg-Fürth-Erlangen. Im Zuge der ÖPNV-Offensive richtete der Landkreis Forchheim insgesamt drei Freizeitlinien ein. Davon verkehrt die Hauptlinie 389 Ebermannstadt-Gölzweinsten-Pottenstein-Pegnitz (Wiesentalexpress) an Wochenenden von Mai bis Oktober im Landkreis Forchheim stündlich. Der neue Trubchalexpress Gräfenberg-Gölzweinsten (Freizeitlinie 229) verkehrt zweistündlich, der Wildparkexpress (Linie 235) zum Wildpark Hundshaupten mehrmals täglich. Die Freizeitlinien sind in Ebermannstadt, Gräfenberg und Pegnitz mit den Schienenverbindungen sowie untereinander vernetzt.

Als vierte Freizeitlinie wurde im nördlichen Forchheimer Umland, wo zahlreiche Ausflugslokale (Keller) locken, der Hallerndorfer Kellerexpress eingerichtet. Er folgt dem Linienverlauf der (werktäglichen) Taktlinie 265 und bietet in den Sommermonaten einen Zwei-Stunden-Takt am Wochenende.

Durch Überplanung beziehungsweise Neu-einrichtung der Linien konnte ein attraktives Angebot für Urlauber und Ausflügler geschaffen werden. Möglich wurde dies durch die klaren und kostengünstigen Zubestellregelungen im Regime der ausgeschriebenen Verkehrsverträge. Durch das gute und ver-taktete Verkehrsangebot sind die Forchheimer Linien die erfolgreichsten und fahrgast-stärksten Freizeitlinien im gesamten VGN-Gebiet.

### Planung und Vermarktung Hand-in-Hand

Bei der Neukonzeption der Linienbündel wurde klar, dass die reine Angebotsoptimierung allein keine hinreichende Ausschöpfung des möglichen Nutzerpotenzials bewirkt. Neben

der planerischen Leistung ist vor allem die aktive Vermarktung des Angebotes ein zentraler Erfolgsfaktor, um zusätzliche Nutzer beziehungsweise Nutzergruppen zu erreichen.

Folgende Grundsätze wurden einer effizienten Vermarktung zugrunde gelegt:

- Auswahl attraktiver (= vermarktbare) Korridore,
- Identifikation elementarer Leistungsbestandteile,
- Ausgestaltung der Informationen an Haltestellen (= Zugangsstelle und Aushängeschild des ÖPNV),
- relevante Zielgruppen und Botschaften.

Auf Basis der beschriebenen Vermarktungsanforderungen wurde ein speziell für den Landkreis Forchheim zugeschnittenes Vermarktungskonzept entwickelt. Dieses enthält neben der Benennung konkreter Handlungsfelder im Rahmen fest definierter Schwerpunkte (Abb. 4), auch deren jeweilige Zielgruppe (An wen richten sich die jeweiligen Maßnahmen im Handlungsfeld?), den jeweiligen Nutzen sowie die zu transportierenden Botschaften, Hemmnisse und Herausforderungen bis hin zu Umsetzungsschritten.



## Fallbeispiel Vermarktung optimierter Stadtbusverkehr in Forchheim

Die Aufnahme des S-Bahn-Betriebes auf dem Abschnitt Nürnberg–Forchheim wurde, im Einklang mit der Überplanung und Ausrichtung auf neue Anschlusszeiten, zum Anlass für eine Vermarktungskampagne des Stadtbusse in Forchheim genommen. Ziel war es, den bestehenden Nutzern und potenziellen Fahrgästen unter den Einwohnern die Vorteile des neuen Stadtbusse anlassbezogen zu kommunizieren. Die Botschaften sollten dabei klar und eindeutig sein:

- Halbstundentakt auf allen Linien im Stadtbusverkehr,
- Anschlusszeiten an die S-Bahn von und nach Nürnberg,
- klare Linienführung der Stadtbuslinien,
- preisgünstige Tarifprodukte im Stadtgebiet.

Als Mittel der Umsetzung wurden zahlreiche Maßnahmen initiiert, sowie Partner und Akteure eingebunden, um eine stadtweite Breitenwirkung zu erzielen. Dazu wurde in einem ersten Schritt der zentrale Informationsflyer als einfaches Basisinformationsmedium überarbeitet, der alle wichtigen Informationen zum Stadtbus klar und zielorientiert zusammenfasst (Abb. 5).

Neben dem Einbezug der Haltestellen informierten Mitarbeiter des Landratsamtes an ausgewählten Orten im Stadtgebiet in konzentrierten Promotion-Aktionen anlässlich des Fahrplanwechsels. Eine breite Resonanz fand das – mit Unterstützung des VGN – initiierte Gewinnspiel zum Stadtbus (Rücklaufquote 40 Prozent). Wenn der Erfolg der Maßnahmen auch schwer direkt quantifizierbar ist, so führten ihre Art und Ausgestaltung doch spürbar zur Steigerung der Bekanntheit des vertakteten und umfangreichen Angebots und konnten einen zusätzlichen Impuls zur Mehrnutzung geben.

## Fazit und Ausblick

Anhand des Beispiels Forchheim hat sich gezeigt, dass es sinnvoll ist, bereits während des Planungsprozesses Aspekte der Vermarktbarkeit – also letztlich die Nutzbarkeit für potenzielle Kunden – zu berücksichtigen und sicher zu stellen. Der Erfolg lässt sich anhand der Entwicklung der Fahrgastzahlen ablesen. So wurde im Zeitraum 2006 bis 2010 auf den ÖPNV-Linien im Landkreis Forchheim eine Zunahme der Fahrgastzahlen um 18 Prozent erreicht. Dabei unterschieden sich die Steigerungsraten zwischen Stadt- und Regionalverkehr jedoch erheblich. Das neue Stadtbusssystem in Forchheim erreichte Fahrgastzahlen, die im Vergleich zum Basisjahr um 75 Prozent höher lagen. Nutzen 2006 nur 384 000 Fahrgäste die Stadtbuslinien, so waren es im Jahr 2010 bereits 674 000 Fahrgäste. Auch im Regionalverkehr und im Speziellen auf den Freizeitlinien

Abb. 4: Schwerpunkte im Vermarktungskonzept für den ÖPNV im Landkreis Forchheim.



konnten nennenswerte Zuwächse verzeichnet werden. Qualitativ zeigt sich auch in den Berichterstattungen der Presse, dass der ÖPNV inzwischen deutlich positiver in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird [2].

Ein nächster Schritt und unterstützend für eine weitere Steigerung der Nutzerzahlen auf den bereits optimierten Linien des Regionalverkehrs empfiehlt sich eine noch stärkere Einbindung von Partnern im Umland der Kreisstadt Forchheim. Das Ziel muss eine deutliche und breitenwirksame Kommunikation des Mehrwertes des neuen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung im Landkreis sein. Denkbar ist hier beispielsweise in einem ersten Schritt die standardisierte Versorgung wichtiger institutioneller Einrichtungen mit den Basisinformationsmaterialien (zum Beispiel Behörden, Ärzte, örtliches Gewerbe).

Ziel des Landkreises ist es – aufbauend auf den geschilderten positiven Erfahrungen bei den Linienverkehren in der Kreisstadt und deren Umland – auch in den sehr ländlichen Gebieten der fränkischen Schweiz, das ohnehin für den Schülerverkehr vorzuhaltende und in den letzten Jahren deutlich ausgewei-

tete Fahrtenangebot durch ein Maßnahmenbündel aus der Integration von Freistellungsverkehren, Bedarfsbedienungen und Anmeldeverkehren wieder zu einem schlüssigen Grundangebot für die gesamte Bevölkerung auszubauen (Revitalisierung von ÖPNV-Linien). Denn vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist es wichtig, dass auch aus kleineren Ortschaften im ländlichen Raum eine zuverlässige Anbindung an die Versorgungseinrichtungen in den Zentren gewährleistet wird. Auch ohne Zugriff auf einen eigenen PKW sollen Arztbesuche, Behördengänge und Einkäufe möglich sein (Teilhabe). In der Umsetzung müssen dann auch hierbei Angebotskonzeption und Vermarktung wieder Hand in Hand gehen.

## Literatur

- [1] Regionalstatistik (2010): Statistische Ämter des Bundes und der Länder; <http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/>
- [2] Graser, U. (2011): Stadtbusse sind eine einzige Erfolgsgeschichte. Nordbayerische Nachrichten, 8.10.2011.

Abb. 5: Ausschnitt Stadtbusinformationsflyer.