

5.2.6. Alternative Bedienungsformen

Der Terminus „Differenzierte Bedienungsweisen“ bildet den Oberbegriff für den abgestuften Einsatz aller Verkehrsangebote im ÖPNV. Die differenzierten Bedienungsweisen lassen sich in konventionelle und alternative (oder flexible) Formen untergliedern:

Konventionelle Bedienungsformen umfassen alle Angebote, die sich an den klassischen Merkmalen Fahrplan- und Linienbindung orientieren. Dazu zählen auch zeitlich oder räumlich beschränkte Angebotsformen für einzelne Zielgruppen wie zum Beispiel BürgerBus, NachtBus oder SchnellBus im Berufsverkehr.

Die Kategorie der alternativen Bedienungsformen beinhaltet eine Bandbreite von Angebotformen, die sich hinsichtlich Fahrzeugeinsatz (Taxi, Kleinbus) und Betriebsform (Richtungsband- oder Flächenbetrieb) grundsätzlich vom konventionellen Linienverkehr unterscheiden. Eine Untergruppe bilden schließlich die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen, die sich zusätzlich durch eine obligatorische Fahrtwunschmeldung auszeichnen. Hierzu zählen unter anderem Angebotsformen wie das Anruf-Sammeltaxi oder der Anruf-Bus.

Insbesondere bedarfsgesteuerte Angebote sind dazu geeignet, die Angebotsqualität auch in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage aufrechtzuerhalten beziehungsweise zu verbessern. Aufgrund des Einsatzes von kleineren Fahrzeuggrößen und der Tatsache, dass Fahrten nur dann durchgeführt werden, wenn auch wirklich ein Bedarf besteht, können Kosten im Vergleich zum herkömmlichen Linienverkehr mit Bussen eingespart werden.

Speziell in Schwachlastzeiten (Wochenende, abends bzw. nachts und vormittags) können bedarfsgesteuerte Bedienungsformen verstärkt zur Anwendung kommen. Betriebsformen im Richtungsbandbetrieb oder Bedarfslinienbetrieb sind als Baustein einer flächendeckenden ÖPNV-Bedienung zu verstehen und können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des angestrebten Bedienungsumfangs bzw. zur Ausgestaltung einer Linie leisten. Ferner wirken sich die zusätzlich generierbaren Fahrgäste positiv auf das Gesamtnetz aus, da durch Umsteigebeziehungen auch die Fahrgastzahlen in den Zügen und Bussen ansteigen.

Ein wichtiges Ziel bei der Einführung von flexiblen Bedienungsformen ist die verbundweite Systematisierung bei den Themen:

- Terminologie, d. h. einheitliche Benennung für Betriebsformen im
 - Richtungsbandbetrieb
 - Bedarfslinienbetrieb
 - Flächenbetrieb
 - und Bürgerbusse
- Vorbestellung
 - Ruf- / Faxnummern und Email
 - Vorbestellfristen

- Tarif
 - Anwendung der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des bodo Tarifs
 - Regelungen für Komfort-Zuschlag
- Marketing
 - Markenauftritt
 - Werbung/Public Relation
- Fahrplangestaltung
 - Flächenerschließungsfunktion
 - Zu-/Abbringerfunktion zu Knotenpunkten / übergeordneten Linien

5.2.7. Tarif

Der Bodenseekreis liegt vollständig innerhalb des Verbundgebietes des bodo. Der einheitliche Tarif ist von allen Betreibern öffentlicher Linienverkehre anzuwenden. Abweichende Tarife, zum Beispiel für einzelne Stadtverkehre, sollen mit dem Verkehrsverbund und den Aufgabenträgern abgestimmt werden.

Die Weiterentwicklung des Tarifs ist Aufgabe des Verbundes und erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Die Tarife sollen ergiebig gestaltet sein, das heißt eine höchstmögliche Wirtschaftlichkeit erreichen, gleichzeitig aber für derzeitige und potenzielle Kunden attraktiv sein.
- Der Tarif sollte, falls die wirtschaftliche Betrachtung dies zulässt, den vom VDV verfassten Tarifstandards angeglichen werden (zum Beispiel Harmonisierung der Kinderaltersgrenze oder Vereinheitlichung der Mitnahmemöglichkeiten). Zumindest sollte eine weitgehende Angleichung mit den Nachbarverbänden angestrebt werden.
- In allen angrenzenden Verbundräumen bzw. Landkreisen wird eine Durchtarifierung insbesondere durch die Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte bzw. Überlappungsbereiche oder verbundübergreifende Tarifangebote unterstützt.
- Eine Tarifkooperation wird auch für den Bereich der Bodenseeschifffahrt (Fähre Meersburg – Konstanz-Staad, Katamaran Friedrichshafen – Konstanz und Personenschiff Überlingen – Wallhausen) befürwortet, um tarifliche Lücken in den Korridoren Friedrichshafen – Konstanz, Ravensburg – Konstanz und Überlingen – Konstanz zu beseitigen.
- Die Vertriebsstruktur soll auf der Basis des bundeseinheitlichen Standards für elektronische Fahrscheineverfahren (VDV-Kernapplikationsstandard) zu einem elektronischen Fahrgeldmanagement weiterentwickelt werden.
- Die Tarifgestaltung und die Angebote müssen verständlich und einfach sein.