



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro
regionální rozvoj



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Česká republika - Austria - Společná budoucnost

Kraj Vysočina



Koncepce, projektování, průzkumy a další odborné služby
v oblasti silničního a městského dopravního inženýrství

Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
tel.: +420 596 138 851, +420 596 138 807, fax: +420 596 138 803
e-mail: firm@udimo.cz

Erreichbarkeit verbindet – begleitende Gebietsstudie

ZUSAMMENFASSUNG IN DEUTSCHER SPRACHE

Auftraggeber: Region Hochland (Kraj Vysočina)

Žižkova 57, 587 33 Jihlava

ID-Nr.: 70890749

Auftragnehmer: UDIMO, spol. s r.o.

Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

ID-Nr.: 44740069

Dezember 2013



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro
regionální rozvoj



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Česká republika - Austria 2007-2013



Inhalt

Inhalt.....	2
1. Einleitung.....	3
2. Betriebskonzept der internationalen Buslinie Nr. 000068 (WA15)	3
3. Schlusszusammenfassung und Empfehlungen.....	4



1. Einleitung

Verkehrsdienstleistungen gehören zu grundlegenden öffentlichen Dienstleistungen, die von der öffentlichen Verwaltung gewährleistet werden. Die Studie befasst sich mit öffentlichem Verkehr im Gebiet der Städte Telč und Třešť. Die Studie untersucht die Möglichkeiten der Nutzung des Schienenverkehrs im Verkehrssystem der Region Hochland und die Möglichkeiten der Strecke Nr. 227 unter der Voraussetzung ihrer Revitalisierung.

Die Studie berücksichtigt den bestehenden Umsteigeterminal Telč und den vorbereiteten Umsteigeterminal Jihlava město.

Die Studie knüpft an die übergeordneten strategischen Dokumente auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene an. Sie arbeitet den Schwerpunktbereich 3 Technische Infrastruktur, die Maßnahme 3.3 Modernisierung und Rekonstruktion des Eisenbahnnetzes und 3.4 Verbesserung der Verkehrsdienstleistungen und die Aktivitäten der Maßnahme 3.3 Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Bahntransports und 3.4 Erhöhung des Niveaus der Organisation des öffentlichen Verkehrs aus.¹

2. Betriebskonzept der internationalen Buslinie Nr. 000068 (WA15)

Das Betriebskonzept der internationalen Buslinie Nr. 000068 bewies seine Lebensfähigkeit vornehmlich in den Sommermonaten, d.h. Mai – September und vor Weihnachten im November und Dezember². Die größte Auslastung ist im Zeitraum von Juni bis August zu beobachten. Die Auslastung der Linie an einzelnen Tagen bewegte sich durchschnittlich von 0 bis 10,5 Personen pro Verbindung. Der Median ist 1,58 Personen pro Verbindung. Der Durchschnitt ist dann 2,0 Personen pro Verbindung. Diese Auslastung ist geringer als die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel an einem Werktag, wo wir eine Auslastung von unter 5 Personen pro Verbindung als „zum Überprüfen“ bezeichnen.

Wir schlagen vor, die Linie in ihrer bestehenden Streckenführung beizubehalten und die Attraktivität der Stadt Telč mit Anschlusslinien zu Attraktionen in der Nähe von Telč aufzubessern. Diese Touristenziele für Tagesausflüge sollten innerhalb von 30 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.

Zu diesem Zweck ist es geeignet, die Ziele Nová Říše (Prämonstratenserkloster), Doupě (Burg Roštejn) oder Mrákotín (Museum der Steinbearbeitung) mit Verkehrsdienstleistungen zu versehen. Der Fahrplan sollte mit Bezug auf diese Prioritäten entworfen werden:

- 1, die zeitliche Position muss die Öffnungszeiten der Ferienzeile berücksichtigen
- 2, die zeitliche Position muss die für den Besuch erforderliche Zeit einschließlich der Fußmarschzeit auch für den Rückweg berücksichtigen
- 3, die zeitliche Position sollte die Anschlussverbindung der Linie Nr. 000068 (WA15) berücksichtigen und eine minimale Zeit für garantiertes Umsteigen anbieten
- 4, die zeitliche Position sollte auch Besucher aus Richtung Jihlava berücksichtigen.

¹ Program der Entwicklung der Region Hochland, 15. 1. 2013; Verkehrspolitik der Region Hochland, RAILHUC – Umsteigeterminals und Kernnetzwerk des öffentlichen Verkehrs der Region Hochland – ein Konzept, Februar 2013

² Der Bearbeiter verfügte nur über unvollständige Angaben. Angaben für Sonntag waren für das Jahr 2013 nicht verfügbar.



In dieser Hinsicht schlagen wir vor, die Linien am Samstag zu ergänzen:

A, Telč, aut. nádraží – Nová říše nám. (9 km, 20 min)

B, Telč, aut. nádraží – Vanůvek – Doupě (10 km, 17 min)

C, (Jihlava³) – Třešť – Třeštice – Doupě (11 km, 16 min oder nach Jihlava 27 km, 41 min)

Wir empfehlen die Vermarktung dieser Freizeitlinien in eine Einheit namens Telčsko an einem Tag zusammenzufügen.

D, Zu diesen Linien ist es ratsam die Vermarktung der Verbindung 760470/15 (Telč 9:53⁴ – Mrákotín 10:06) und 760470 6 (Mrákotín 11:25 – Telč 11:39) zu integrieren und eine Nachmittagsverbindung hinzufügen. Die Verbindungen sollten die für den Museumsbesuch nötige Zeit, die ca. 1,5 Stunde beträgt, berücksichtigen.⁵

Um die Kosten zu minimieren, schlagen wir vor, die vorgeschlagenen Linien A, B, C als Nachfragelinien auf Abruf einzurichten. Für den Service der Nachfragebusse sollte auch eine Bestellwebschnittstelle geschaffen werden, die auch für Besucher aus Österreich verfügbar sein wird. Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist es dann möglich, das Web auch für Bestellungen von Verbindungen auf der österreichischen Seite (Anschlussbusse auf Abruf) zu vereinheitlichen. Die Schnittstelle sollte mindestens auf Tschechisch, Deutsch und Englisch funktionieren. Die Verbindungen der Linie D nach Mrákotín empfehlen wir als Nachfrageverbindungen nur bei Bedarf einer Verstärkung von Verbindungen einzufügen. Im Falle von Änderungen des bestehenden Fahrplans sollte die Linie vorzugsweise unausgesetzt betrieben werden.

Wir empfehlen den Tarif aller Linien mit dem vorgeschlagenen Tarif der Region Hochland zu vereinheitlichen.

3. Schlusszusammenfassung und Empfehlungen

Die einleitenden Kapitel der Fallstudie konzentrieren sich vor allem auf Bewertung des Gebiets, seines Potenzials und seiner Attraktivität, auf Analysierung der Nachfrage und Aufteilung des Verkehrsmarktes. In weiteren Kapiteln wurde das Niveau des Verkehrsangebots und der Verkehrsdienstleistungen bewertet, einschließlich Beurteilung der Verkehrsinfrastruktur.

Analyse des Gebietspotenzials

Das Interessengebiet besteht aus 57 Gemeinden mit Anzahl von 24,6 Tausend Einwohnern im Jahre 2012. Die bevölkerungsreichsten Gemeinden sind Třešť mit 5,8 Tausend Einwohnern und Telč mit 5,6 Tausend Einwohnern. Im Rahmen des Gebiets sind 46% der Bevölkerung in den zwei genannten größten Gemeinden konzentriert, die anderen 44% der Bevölkerung des betreffenden Gebiets sind in 54 Gemeinden mit Bevölkerungszahl bis 1000 Einwohner verteilt.

Im Interessengebiet gibt es 4702 Wirtschaftseinheiten, mit ca. 6822 Arbeitnehmern und 4091 Gewerbetreibenden. Die größte Zahl der Arbeitnehmer und Gewerbetreibenden ist in den Gemeinden Telč, Třešť und Batelov konzentriert, die 63% der Gesamtzahl der Arbeitnehmer und der Gewerbetreibenden im betreffenden Gebiet darstellen. Ein wichtiges Element des Gebiets ist das Einzugsbereich der Stadt Jihlava, der das gesamte betreffende Gebiet umfasst.

³ Ein direkter Bus aus Jihlava oder Anschluss an Zug am Bahnhof Třešť

⁴ Die Ankunftszeit der WA 15 in Telč ist am 9:44.

⁵ Die Verbindungen werden von den Gemeinden bestellt. Die Region Hochland bestellt am Wochenende bisher keinen Bustransport.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro
regionální rozvoj



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gesetzgebungs- und Entwicklungsfonds

Kraj Vysočina

In der Stadt Telč befindet sich ein Gebiet unter städtebaulichem Denkmalschutz, das im 1992 in die UNESCO-Liste der Weltkultur- und Naturerbe eingetragen wurde. Die Stadt Telč und ihre Umgebung sowie die Stadt Třešť bieten eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten und Freizeitaktivitäten. Dem entspricht auch das touristische Potential, was die Anzahl der Unterbringungsmöglichkeiten und Kultureinrichtungen anbetrifft. Z.B. in der Stadt Telč, als der wichtigsten Gemeinde der betreffenden Lokalität, gibt es 31 Kultureinrichtungen.

Um das Verkehrsverhalten der Einwohner des betreffenden Gebiets und die Aufteilung des Verkehrsmarktes auszuwerten wurde eine Umfrage der Haushalte durchgeführt. Die aus 228 Haushalten mit der Anzahl von 678 Personen bestehende Stichprobe untersuchte 33 Gemeinden, wobei in den kleinsten Dörfern mindestens 6 Haushalten befragt wurden. Die ermittelte Gesamtmobilität der Bevölkerung ist im Durchschnitt 2,25 Fahrten pro Kopf für 24 Stunden, die Mobilität mit Verkehrsmitteln betrug 1,86 Fahrten pro Kopf für 24 Stunden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs machte 31% aus und der Anteil des privaten Kraftverkehrs 69%. Aus den Fragen zur Bestimmung der Gründe für die Wahl des Transportmittels kann der Schluss gezogen werden, dass beispielsweise der Zeitaufwand der Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln, einschließlich der Erreichbarkeit von Stationen, der Fahrzeit und der zeitlichen Position, ist im Falle des Zuges in 57% der Grund für Bevorzugung ein anderes Verkehrsmittels.

Analyse des Verkehrszustandes und der Verkehrsdienstleistungen

Schienenverkehr im Interessengebiet vertritt Bahnstrecke 227, die von Norden nach Süden zentral durch das Gebiet läuft, und Bahnstrecke 225, die von Nordosten nach Südwesten am Rande des Gebiets läuft. Die Strecke 227 hat einen regionalen Charakter und bedient die wichtigsten Ziele wie Dačice, Telč und Třešť. Das Angebot der Strecke besteht an einem normalen Werktag im Abschnitt Kostelec u Jihlavy-Telč aus 11 Paar Personenzüge in beiden Richtungen insgesamt mit der Kapazität von etwa 1,8 Tausend Sitzplätzen. Im Abschnitt Telč-Dačice setzt sich das Gesamtangebot aus 24 regionalen Personenzügen mit etwa 2,2 Tausend Sitzplätzen in beiden Richtungen insgesamt an einem normalen Werktag zusammen. Die Strecke 225 ist eine nationale Bahnstrecke, zum Personenverkehr werden auf der Strecke Personenzüge und Schnellzüge betrieben. Die Bahnhöfe im Interessengebiet werden nur von Personenzügen bedient, das Gesamtangebot des Gebiets besteht aus 23 Personenzügen mit etwa 2,2 Tausend Sitzplätzen in beiden Richtungen insgesamt an einem normalen Werktag. Umsteigeverknüpfung zwischen den Strecken 227 und 225 wird am Bahnhof Kostelec u Jihlavy umgesetzt, der außerhalb des betreffenden Gebiets liegt.

Linienbusverkehr ist für das Interessengebiet ein entscheidendes System des öffentlichen Personenverkehrs. Seine Bedeutung ist vor allem vom umfangreichen Ausmaß der Transportdienstleistungen bestimmt. Im Gebiet werden an einem Werktag 54 Linien des öffentlichen Verkehrs betrieben, davon 46 unter Verpflichtung des öffentlichen Dienstes. Auf diesen Linien werden 453 Verbindungen betrieben, davon 393 unter Verpflichtung des öffentlichen Dienstes. Die Linien unter Verpflichtung des öffentlichen Dienstes fertigten an einem Werktag rund 6,6 Tausend Fahrgäste ab. Im Durchschnitt können wir von einer Auslastung von 17,5 Fahrgästen pro Verbindung unter Verpflichtung des öffentlichen Dienstes sprechen.

Privater Kraftverkehr zwischen den Gemeinden wird auf Autostraßen I., II. und III. Klasse umgesetzt. Das Grundgerüst bildet die Autostraße I/23 und ihre Abschnitte mit Belastung von ca. 2,2 Tausend PKWs/24 Std. im Abschnitt Mrákov-Telč und die Autostraße I/38 (E59) mit Belastung von ca. 3,3 Tausend PKWs/24 Std. an der Grenze des Interessengebiets. Zu ausgewählten Autostraßen und Straßenabschnitten II. Klasse gehören die Autostraße II/406 mit höchster Intensität von etwa 4,4 Tausend PKWs/24 Std. im Abschnitt von der Grenze des Interessengebiets-Třešť, des Weiteren die Autostraße II/639 mit höchster Intensität von etwa 2,6 Tausend PKWs/24 Std. im Abschnitt von



Batelov-die Grenze des Interessengebiets. Das Grundgerüst ist dann mit weiteren 6 Autostraßen und Straßenabschnitten II. Klasse mit Intensität von ca. 0,5 bis 1,0 Tausend PKWs/24 Std. und einer Gesamtheit von 14 Autostraßen und Straßenabschnitten III. Klasse ergänzt, wo die Verkehrsintensität nicht beobachtet wird.

Umsteigeterminals im Gebiet können wir in den Städten Telč und Třešť lokalisieren. Die Gesamtzahl der umsteigenden Fahrgäste zwischen öffentlichem Bus- und Bahnverkehr wird auf 135 für 24 Stunden geschätzt. Es handelt sich um ca. 17% der abgefertigten Passagiere an den Bahnhöfen Telč und Třešť město. In Třešť sichert die Kontinuität besonders der Bahnhof Třešť město und die nächstliegende Bushaltestelle Třešť poliklinika, die 205/317m von einander nach der Fahrriichtung entfernt sind. Im Falle von Telč befindet sich in der Nähe des Bahnhofs Telč ein Busbahnhof, wo die meisten Linien des öffentlichen Verkehrs stoppen. Diese Verknüpfung stellt einen Terminal des öffentlichen Verkehrs dar. Batelov ist die drittgrößte Gemeinde des betreffenden Gebiets, der Bahnhof Batelov ist ca. 700 m vom Stadtzentrum entfernt, wo sich die Bushaltestelle Batelov náměstí befindet. In der Nähe des Bahnhofs gibt es die Durchgangsbushaltestelle Batelov žst.

Transportanalyse und Prognose

Im Gebiet gibt es 24,5 Tausend Einwohner, die rund 55,2 Tausend Fahrten pro Tag verwirklichen, davon sind 45,6 Tausend Fahrten mit Kraftfahrzeugen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split ist zunehmend rückläufig. Der Motorisierungsgrad im Gebiet hat eine steigende Tendenz. In der Region Hochland stieg der Motorisierungsgrad zwischen 2000 und 2011 um 32%. Bis 2030 setzt man im Passagierverkehr im Hinblick auf die demographische Entwicklung einen leichten Anstieg der Passagierzahlen, weniger als 5%, voraus. Bei einer der Versionen (der Standardtrend), basiert der Modal Split auf 89,1% IV und 10,9% ÖV, bei der konservativen Entwicklung dann auf 85,5% IV, 14,5% ÖV (die Ergebnisse wurden aus dem RAILHUC Dokument, Teil B6, entnommen). Die Ergebnisse der Umfrage des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung im definierten Gebiet, als ein begleitender Teil dieses Kapitels, sind im Kapitel Analyse des Gebietspotenzials dokumentiert.

Potenzial der Bahnstrecke 227, Beurteilung der Lebensfähigkeit

In Bezug auf die Nachfrage ist das Potenzial der Bahnstrecke 227 Slavonice – Kostelec u Jihlavy von seiner eigentlichen Lage im betreffenden Gebiet bestimmt, wo die Strecke durch den Kern und die wichtigsten Siedlungen wie Telč, Třešť und Kostelec u Jihlavy mit starken Verkehrsanbindungen an Dačice und Jihlava durchläuft. In den von der Bahnstrecke erreichbaren Siedlungen wohnen etwa 13,3 Tausend Einwohner, was bei der Mobilität von 1,86 Fahrten pro Kopf und beim Anteil des öffentlichen Verkehrs von ca. 31 % (Ergebnisse der Befragung der Haushalte) das bestehende Nachfragepotenzial für öffentliche Verkehrsmittel mit ungefähr 7,7 Tausend Fahrten für 24 Stunden definiert. Auf der Angebotsseite ist es möglich durch betrachtete Revitalisierung (Modernisierung) der Strecke im Rahmen des vorhandenen Korridors eine wettbewerbsfähige Reisezeit zu erreichen, die die aktuelle Aufteilung des Verkehrsmarktes gerade zugunsten des Bahnverkehrs verändern wird. Zukünftig, im Zusammenhang mit Umsetzung der Strecke schneller Bahnverbindung mit dem Bahnhof Jihlava, können wir zunehmende Verkehrsbedeutung dieses Korridors und vor allem des Bahnverkehrs voraussetzen. Dies ist durch die Modellschätzungen der Belastung bestätigt.



Die zukunftsgerichtete Situation der Bahnstrecke 227 unter der Annahme der Erhaltung des gegenwärtigen Zustandes wurde auf der Grundlage der laufenden Änderungen und Prozesse in der Gesellschaft als Ursachen und der Verkehrs- und Transportveränderungen als Folgen bewertet. Zum Beispiel im Zeitraum 2000/2011 nahm Motorisierung um rund 32% zu, gleichzeitig verringerte sich im Zeitraum 2002/2012 die Anzahl der beförderten Passagiere (Umsatz der Fahrgäste) um fast 50%. Unter der Annahme eines weiteren Wachstums der Motorisierung von derzeitigen 422 PKWs/1000 Einwohner auf das Niveau von 460 bis 470 PKWs/1000 Einwohner im Jahre 2020, schätzen wir einen anhaltenden Rückgang des Umsatzes auf weniger als 1000 Personen für 24 Stunden mit nötiger Reduzierung des Angebots.

Verkehrskonzept der Regionalstrecke 227

Das Kapitel enthält 3 Varianten des Ansatzes zur Lösung. Neben dem Einrichtungsvorschlag des gemeinsamen Verkehrskorridors der Strecke 227, wo die Motivation der vorgeschlagenen Maßnahmen zunächst Behalten und dann Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs ist, werden Möglichkeiten der radialen Anschlusssysteme des Linienbusverkehrs, einschließlich Umsteigeoptionen, behandelt. Ein Bestandteil des Kapitels sind auch Konzepte des Tarifsystems.

Die konservative Variante beruht vor allem auf Maßnahmen im Zusammenhang mit Betriebsorganisation und -technologie. Es handelt sich um sicheres Kuppeln und Abkuppeln von ausgewählten Zügen, was in diesen Fällen Beseitigung des Umsteigens als solches bedeutet. Das eigentliche Angebot wird durch einen neuen Eilzug erweitert, insgesamt werden 5 Züge vorgeschlagen, bei denen Umsteigen bestiegt worden ist. Als Reaktion auf diese Veränderungen werden in Aufhebung von gleichlaufenden Verbindungen bestehende Maßnahmen im Linienbusverkehr ergriffen. Im Rahmen der konservativen Variante wird es empfohlen, ein integriertes Verkehrssystem für die Region Hochland vorzubereiten und umzusetzen, das Tarifkonzept wurde in zwei Alternativen vorgeschlagen, als zonenabhängig oder flächenhaft mit einer sog. gleitenden Zone. Die Werte des Grundfahrpreises, einschließlich der Zeitkartepreise, wurden von durchschnittlichen Tarifen des Linienbusverkehrs abgeleitet. Als ein Bestandteil der Generierung des integrierten Verkehrssystems wird das Thema der Entwicklung des Wochenendverkehrs empfohlen.

Die proaktive Variante beruht auf Modernisierung der Bahnstrecke 227, wo Erreichung Streckengeschwindigkeiten bis zu 70 km/h vorausgesetzt wird. Die resultierende Qualität mit Ergänzung von weiteren direkten Verbindungen mit Jihlava erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs derart, dass es auf dem Korridor die meisten Fahrgäste übernimmt. Das eigentliche Angebot stellen insgesamt 8 direkte Züge dar, bei denen Umsteigen beseitigt worden ist. Bei diesen Zügen ist die Fahrzeit Telč-Jihlava von 50 ca. min zu erwarten, bei Eilzügen von ca. 45 min. Als Reaktion auf diese Veränderungen werden in Aufhebung von gleichlaufenden Verbindungen bestehende Maßnahmen im Linienbusverkehr ergriffen, und wir vermuten, dass dies auch Linien außerhalb Verpflichtung des öffentlichen Dienstes beeinflussen wird.

Die zukunftsorientierte Variante stellt eine Veränderung der Verkehrsverbindungen im Zusammenhang mit Betrieb der Strecke schneller Bahnverbindung Prag-Brünn (Hochgeschwindigkeitsstrecke, nachstehend die HGS) dar. Es ergibt sich eine Verstärkung des Transportverhältnisses zum Regionalsitz Jihlava, die Modellrechnungen zeigen jedoch, dass die proaktive Variante voll gültig bleibt.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro
regionální rozvoj



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gesetzgebungs- und Entwicklungsfonds

Kraj Vysočina

Beurteilung der Betriebsanforderungen der Varianten

Betriebswirtschaftliche Berechnungen basierten beim Bahnverkehr auf dem Preisniveau vom Jahre 2012, beim Linienbusverkehr auf dem Preisniveau vom Jahre 2013. Die Analyse der Tarifaufwirkungen basiert auf den Fahrpreisen vom Jahre 2013. Wirtschaftsberechnungen basieren auf dem Wert der mit der Transportleistung direkt zusammenhängenden variablen Kosten, die etwa 25-30% der gesamten Betriebskosten ausmachen.

Im Falle der konservativen Variante wurde ein resultierender Betriebsverlust von etwa 250 Tausend CZK pro Jahr als Folge der Erhöhung der Zug-Kilometer berechnet. Die Berechnung basiert auf Betrieb von verkoppelten Zügen nur im Abschnitt Kostelec u Jihlavy-Jihlava, im Falle der Fahrt nach Havlíčkův Brod werden die Kosten noch steigen.

Die proaktive Variante führt zu Einsparungen der Betriebskosten dank Reduzierung der größeren Anzahl von Kilometern beim Linienbusverkehr. Ebenfalls hier basiert die Berechnung auf Betrieb von verkoppelten Zügen nur im Abschnitt Kostelec u Jihlavy-Jihlava, im Falle der Fahrt nach Havlíčkův Brod werden die Kosten noch steigen. Auf der anderen Seite besteht hier eine reale Möglichkeit, dass die Qualität des Angebots auch Linien außerhalb Verpflichtung des öffentlichen Dienstes beeinflussen wird, wodurch sich eine Erhöhung der Einnahmen, bzw. eine Kostenreduktion um rund 3 Mio. CZK pro Jahr ergeben kann.

Der finanzielle Aufwand der Tarifkonzepte ist kein Abbild eines eigentlichen Tarifvorschlags, sondern eine Empfehlung, Wochenendverkehr in einem akzeptablen Ausmaß als Teil der Entwicklung des integrierten Verkehrssystems zu definieren und zu betreiben. Der empfohlene Standard betragend rund 60 Verbindungen pro Wochenendtag bedeutet für das betreffende Gebiet einen Betriebsverlust von ungefähr 900 Tausend CZK pro Jahr.

Interventionen in die Infrastruktur und andere Maßnahmen

Die durchgeführte Analyse der Situation und das Potenzial der Strecke 227 bestätigen die Notwendigkeit der Infrastrukturschritte zur Erreichung des Ziels, das die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs im betreffenden Gebiet ist. Einführung von Direktverbindungen, Beschleunigung der Züge, Nichtstoppen an allen Bahnhöfen und Haltestellen, Bereitstellung von modernen Wagen werden nach und nach günstigere Fahrzeiten als Linienbusverkehr bringen. Komfort und Ausstattung der Wagen wird dann zu einem weiteren Wettbewerbsvorteil.

Zum Zwecke der Bewertung dieser neuen und eher operativ-technologischen Maßnahmen empfehlen wir die Modernisierung der Strecke zu fördern, einschließlich Lösung der unzulänglichen Bahnübergänge und Renovierung der Bahnsteige der meistbelasteten Bahnhöfe, um die Mobilität der Menschen zu gewährleisten. An diesen Bahnhöfen sowie an einigen anderen ist es ratsam, dem Aufbau der Parkplätze im Parken und Reisen System nachzugehen. Für weitere Verkürzung der Reisezeiten im Abschnitt Telč-Dačice ist die Analysierung des möglichen Aufbaus einer weiteren Ausweichstelle am Bahnhof Slaviboř zu bedenken.

Für Gebiete mit kleinen Dörfern halten wir für zweckmäßig und vorteilhaft, der Sicherstellung von Transportdienstleistungen zukünftig in Form von Bussen auf Abruf nachzugehen, wobei wir Midi- und Minifahrzeuge empfehlen. Für Standardtransportdienstleistungen kann sich die Entwicklung auf die midi Größe konzentrieren, d.h. 7,5 bis 8,5 m mit Kapazität von 30 bis 40 Sitzplätzen.



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro
regionální rozvoj



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gemeinschaft nach-amerikanischer Staaten

Kraj Vysočina

Betriebskonzept der internationalen Buslinie 000068 (WA 15)

Das Betriebskonzept der internationalen Buslinie Nr. 000068 bewies seine Lebensfähigkeit vornehmlich in den Sommermonaten, d.h. Mai – September und vor Weihnachten im November und Dezember. Wir schlagen vor, die Linie in ihrer bestehenden Streckenführung beizubehalten und die Attraktivität der Stadt Telč mit Anschlusslinien zu Attraktionen in der Nähe von Telč aufzubessern. Diese Touristenziele für Tagesausflüge sollten innerhalb von 30 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Das Konzept setzt 3 neue als Nachfragelinien auf Abruf eingerichtete Buslinien voraus, einschließlich einer Bestellwebschnittstelle für sowohl inländische als auch ausländische Besucher. Wir empfehlen den Tarif aller Linien mit dem vorgeschlagenen Tarif der Region Hochland zu vereinheitlichen.

Marketingstrategie

Marketingstrategie ist ein taktischer Prozess, dessen Ziel eine effiziente Allokation der beschränkten finanziellen Ressourcen des Unternehmens ist, in der Absicht Verkauf zu erhöhen und sich einen Wettbewerbsvorteil zu behalten. Damit ein Unternehmen auf dem Markt erfolgreich sein könnte und einen größeren Marktanteil haben könnte, sollte sich seine Marketingstrategie auf den Kunden konzentrieren. Das heißt, auf Erfüllung seiner Bedürfnisse, Anforderungen und Erwartungen.

Ein grundlegender Mangel bei Erstellung des Marketingmix ist die Fragmentierung der Dienstleistungserbringung. Die angebotene Dienstleistung, die im betreffenden Gebiet öffentlicher Verkehr ist, hat keinen Markennamen, unter dem sie sich einheitlich präsentieren könnte. Im Gegenteil funktionieren hier viele Namen von Beförderern, bei denen die Qualität des Produktes, der Preis, die Farbe, sowie die Ausbildung und Motivation der Mitarbeiter unterschiedlich eingestellt ist. Die Lösung dieser Fragmentierung ist Generierung eines integrierten Verkehrssystems, einschließlich seiner organisatorischen Sicherstellung.