

## Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit flexiblen Bedienungsformen und ihrem Einsatzpotenzial im nicht-alltäglichen Freizeitverkehr.

Hierzu wurde zunächst Freizeit als disponible (verpflichtungsfreie) Zeit definiert. Der Freizeitverkehr stellt dabei alle Ortveränderungen dar, die im Rahmen von außerhäuslichen Freizeittätigkeiten entstehen. Grundsätzlich kann zwischen alltäglichen und nicht-alltäglichen Freizeitverkehr unterschieden werden. Der Schwerpunkt dieser Arbeit wurde auf den Tagesausflugsverkehr als Teil des nicht-alltäglichen Freizeitverkehrs gelegt. Um den Tagesausflugsverkehr besser untersuchen zu können, wurde eine Kategorisierung vorgenommen.

Im nächsten Schritt wurden flexible Bedienungsformen und On-Demand Ridesharing hinsichtlich ihrer Systemeigenschaften und Finanzierungsmöglichkeiten untersucht. Die Untersuchung ergab, dass On-Demand Ridesharing nicht anderes darstellen als die digitalisierte und moderne Form von flexiblen Bedienungsformen. Die charakteristische Eigenschaft dieser Angebotsformen liegt in der räumlichen, zeitlichen und kapazitiven Flexibilität.

Um die Einsatzmöglichkeiten beurteilen zu können, wurde am Beispiel der Freizeiteinrichtung Schloss Burg (Solingen) die Nachfrage und das Mobilitätsverhalten mittels geeigneter Methoden bestimmt. Die Erhebung ergab, dass der Großteil der Besucher ein sehr autoaffines Mobilitätsverhalten aufweisen und dies auf ihr alltägliches Mobilitätsverhalten zurückzuführen ist.

Anhand der erhobenen Daten und einer ÖV-Bestandsanalyse wurde ein Konzept für Schloss Burg entwickelt und anschließend überprüft, ob dieses Konzept sich auf andere Kategorien des Tagesausflugsverkehrs übertragen lässt. Die Untersuchung ergab, dass die Übertragbarkeit bzgl. der Umsetzbarkeit in den meisten Fällen nicht gegeben ist, da jede Freizeitdestination unterschiedliche Rahmenbedingungen aufweist. Folglich sind individuelle Konzepte notwendig.

Letztendlich hat die Ausarbeitung ergeben, dass flexible Bedienungsformen und On Demand Ridesharing eher im Bereich des alltäglichen Freizeitverkehrs Potenziale aufweisen. Um eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens im nicht-alltäglichen Freizeitverkehr bewirken zu können, ist besonders ein durchgehend gutes ÖV-Angebot notwendig.

## Abstract

The paper deals with flexible transport services and their potential for use in uncommon leisure traffic.

For this purpose, leisure time was first defined as available (obligation-free) time. Leisure traffic represents all changes in location that occur within leisure activities which take place outside the home. Basically, a distinction can be made between common and uncommon leisure traffic. The focus of this work has been on day trips as part of the uncommon leisure traffic. In order to be able to investigate the traffic caused by day trips, a categorization was made.

In the next step flexible transport services and on-demand ridesharing concepts were examined regarding their system characteristics and financial options. The investigation has shown that on-demand ridesharing is the digitized and modern form of flexible transport services. The characteristic feature of these services lies in their flexibility in terms of space, time and capacity.

To investigate the potential of flexible transport services the leisure facility Schloss Burg was chosen. There, the demand and the mobility behaviour were determined by using suitable methods. The survey showed that the majority of visitors have a very auto affine mobility behaviour and that is due to their everyday mobility.

With the collected data and the analysis of the current public transport services a concept was developed for Schloss Burg. The concept was examined to see whether this concept could be transferred to other categories of day trip traffic. The study showed that transferability in terms of practicability is not given in most cases, as each leisure destination has different framework conditions. Consequently, individual concepts are necessary.

Ultimately, the findings have shown that flexible transport services and on-demand ridesharing have more potential in common leisure traffic. In order to bring a change in mobility behaviour in uncommon leisure traffic a consistently good public transport service is particularly necessary.