

### 3 Z i e l e

- Welche Ziele sind vorgegeben?
- Welche Ziele verfolgt der NVP?
- Welche Belange werden berücksichtigt?



### 3.1 Oberziele des NVP

Die Ziele des NVP ergeben sich zum Teil bereits aus den Zielen der Raumordnung und Landesplanung, den gesetzlichen Vorgaben aus Bundes- und Landesgesetzgebung zum ÖPNV sowie den übergeordneten Fachplanungen.

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung wie auch die gesetzlichen Vorgaben sind dabei nicht im eigentlichen Sinne Ziele des NVP, sondern werden als seine Rahmenvorgaben verstanden. Sie sind im Kapitel 2 Rahmenbedingungen dargestellt.

Ziele der Raumordnung werden als Vorgaben für NVP verstanden.

Ziele lassen sich hierarchisch ordnen; ausgehend von einigen wenigen Oberzielen bis hinunter auf die Ebene klar messbarer Indikatorziele.

Die Oberziele des NVP sind:

- Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln:  
Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsteile durch Erhalt und Ausbau des ÖPNV.
- Verschiebung des Modal Splits:  
Umlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den ÖPNV.
- Wirtschaftlichkeit:  
Langfristig finanzierbares Angebotskonzept mit einem effizienten Einsatz der Mittel.

Grundversorgung mit ÖPNV.

Verschiebung Modal Split.

Wirtschaftlichkeit.

Gemäß diesen Oberzielen lautet der Auftrag für den ÖPNV im Kreis Lippe, ein leistungsfähiges Angebot zu erbringen, das zugleich die Grundversorgung sicherstellt und wirtschaftlich betrieben werden kann.

Der in den ersten beiden Oberzielen:

- Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und

- Verschiebung des Modal Splits

verankerten Prämisse eines attraktiven ÖPNV-Angebots sind durch das Ziel:

- Wirtschaftlichkeit

aber gewisse Grenzen gesetzt. Im Interesse dieses Oberziels muss sich die Konzeption innerhalb eines angemessenen Rahmens bewegen. Die Ziele Verschiebung des Modal Splits und Sicherung einer Grundversorgung einerseits und Wirtschaftlichkeit andererseits bilden somit einen Zielkonflikt, der nur in Form eines Kompromisses gelöst werden kann.

Zielkonflikt durch Kompromiss lösen.

Die im Folgenden aufgelisteten Indikatorziele orientieren sich an einem „idealen“ ÖPNV-Angebot. Für den ersten NVP lassen sich diese Ziele indes noch nicht vollständig erreichen, er versucht jedoch, sich diesen Zielen zu nähern.

## 3.2 Ziele des NVP

### 3.2.1 Nachfragerrelevante Merkmale

Nachfragerrelevante Merkmale verbessern.

Die Verbesserung des Bedienungsangebots im ÖPNV muss sich in solchen Merkmalen äußern, die der potentielle Kunde in seinem Entscheidungsprozeß für die Wahl eines Verkehrsmittels als wichtig bewertet. Erst wenn nach Erachten des Kunden die nachfragerrelevanten Merkmale gleich oder besser als bei der Alternative erfüllt sind, entscheidet er sich für dieses Verkehrsmittel.

Die nachfragerrelevanten Merkmale des ÖPNV sind

1. Parameter der Bedienungsqualität (Angebots-, Erschließungs- und Verbindungsqualität),
2. Parameter der Beförderungsqualität (Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Beförderungskomfort) sowie

3. alle Maßnahmen aus dem Bereich Fahrgastinformation, Tarif sowie Verständlichkeit des Angebots.

Im Weiteren sind für die nachfragerrelevanten Merkmale Ziele formuliert. Die daraus resultierenden Planungsanforderungen (die konkrete Umsetzung der Ziele in z.B. Ausstattungselemente der Fahrzeuge und Haltestellen) werden in der Umsetzung (Kapitel 7) beschrieben.

## Differenzierung des Linien- und Angebotskonzepts

Ein differenziertes Angebotskonzept ermöglicht dem ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln in Konkurrenz zu treten. Der ÖPNV muss dabei dem Kunden wahrnehmbare Produkte anbieten, die auf ganz klare Bedürfnisse zugeschnitten sind.

Mit der Differenzierung des Angebots wird angestrebt, zwei grundsätzlich verschiedene Bedürfniskategorien abzudecken, die einander in wichtigen Punkten widersprechen, sich aber gleichzeitig durch Verknüpfung und Verzahnung ergänzen:

- Der Lokalverkehr soll flächenwirksam sein. Sein Gewicht liegt auf dem attraktiven Zugang (hohe örtliche Verfügbarkeit).
- Der Regionalverkehr soll eine schnelle Verbindung zwischen Zentren und Verknüpfungspunkten herstellen. Hier liegt das Gewicht auf einer hohen Reisegeschwindigkeit.

Für die Zukunft soll eine größtmögliche Differenzierung des Linienangebots gemäß diesen beiden Kategorien angestrebt werden. Mischfunktionen (Regionalbuslinien mit zugleich hoher örtlicher Erschließungsfunktion) sollen weitgehend vermieden werden. Der Idealzustand, in dem alle Linien eindeutig einer Kategorie zugeordnet sind, ist als Ziel zu betrachten. Der vorliegende und alle weiteren NVP sollen schrittweise in diese Richtung gehen.

Differenzierung in zwei Kategorien.

Lokalverkehr ist flächenwirksam.

Regionalverkehr ist verbindend.

Möglichst keine Mischfunktionen.

■ Tabelle 3.1  
Differenzierung des Angebots

Lokalverkehr	Regionalverkehr
<p>Attraktiver Zugang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Haltestellendichte</li> </ul>	<p>Hohe Reisegeschwindigkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>geringe Haltestellendichte</li> <li>beschleunigte Linienführung</li> </ul>
<p>Verkehrsaufkommen über den ganzen Tag relativ hoch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Fahrplandichte</li> <li>kleinere, wendige Fahrzeuge</li> </ul>	<p>Starke Bündelung des Verkehrs in den Spitzenzeiten wegen Arbeitspendlern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>große Fahrzeuge</li> </ul>
<p>Erschließungsfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Netzbildung flächendeckend über Siedlungsgebiete</li> <li>Flächenwirkung durch Verknüpfung</li> </ul>	<p>Verbindungsfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Netzbildung auf Siedlungsschwerpunkte konzentriert</li> <li>Flächenwirkung durch Fahrplankoordination, Verknüpfung und Rendez-Vous-Technik</li> </ul>

### Zeitliche Verfügbarkeit

Ideale Betriebszeit deckt alle Verkehrszwecke ab.

Idealerweise deckt die Betriebszeit des ÖPNV alle Verkehrszwecke ab: Neben dem Berufs- und Ausbildungsverkehr ab den frühen Morgenstunden wird sowohl der Einkaufs- und Freizeitverkehr tagsüber als auch der Berufsverkehr nachmittags und abends sowie zuletzt der späte bis sehr späte Freizeitverkehr abgedeckt. Damit ergibt sich eine ideale Betriebszeit von ca. 5 Uhr bis abends 24 Uhr (zusätzlich am Wochenende mit Nachtangeboten). Für einen wirtschaftlich betriebenen ÖPNV ergeben sich durch die Bedienung der nachfrageschwachen

Randzeiten - vor allem abends - große Probleme. Für den ersten NVP sind deshalb Kernbetriebszeiten vorzusehen, die morgens gegen 6 Uhr beginnen und in der Regel zwischen 19 und 20 Uhr enden. Individuelle Ausgestaltungen der Betriebszeiten, z.B. bei Gemeinden in Vorortlage zu Bielefeld, sind dabei explizit vorgesehen. Zusatzangebote wie Nachtbusse werden separat betrachtet.

Im Idealzustand sind die Linien dabei über den ganzen Tag hindurch sauber vertaktet. Die Regionalbusse verkehren dabei je nach Stärke der Verflechtungsmatrix im Halbstunden- oder Stundentakt, die örtlichen Bussysteme bedienen mindestens im Halbstundentakt. Angesichts der zum Teil relativ schwachen Nachfrage im ländlichen Raum sind dort jedoch auch Regionalbuslinien im ausgedünnten Stundentakt vorzusehen. Durch gezielte Überlagerung von verschiedenen Regionalbuslinien sind dabei Verdichtungen von 60- auf 30-Minutentakte zu erreichen. Die lokalen Bussysteme sind je nach Gemeindegröße und heutigem Angebotsstandard zuerst im Stundentakt einzuführen.

Linien sollen vertaktet sein.

Überlagerung führt zu Taktverdichtung.

## Räumliche Verfügbarkeit

Eine gute räumliche Verfügbarkeit bedeutet dabei eine hohe Liniennetz- und Haltestellendichte. Die Erschließung der gesamten Siedlungsfläche kann jedoch nicht durch den Linienverkehr allein erfolgen. Im Linienverkehr werden die größtmöglichen Potentiale entlang rationaler Linienverläufe abgegriffen. Dieser Linienverkehr wird durch ein Angebot von Schüler- und Bedarfsverkehren ergänzt.

Linienverkehr wird durch Schüler- und Bedarfsverkehr ergänzt.

## Verbindungsqualität

Bei der Verbindungsqualität werden die umsteigefreien Verbindungen von den Verbindungen mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen unterschieden.

Umsteigefreie Beziehungen sollen zwischen Gemeinden mit starker Verflechtung sowie zwischen Ortsteilen und dem jeweiligen Gemeindezentrum bestehen.

Bei einem Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln des ÖPNV (Stadtbus - Regionalbus, Bus - Schiene) oder bei weniger stark nachgefragten Relationen entstehen Umsteigezwänge, die für den Nutzer des ÖPNV unattraktiv sind.

Optimale Abstimmung nur bei systematischem Vorgehen möglich.

Eine optimale Abstimmung der Busse untereinander und auf das übergeordnete Verkehrsmittel Schiene kann systematisch nur dann erfolgen, wenn über den gesamten Planungsraum ein Netz von Symmetrie- und Verknüpfungspunkten gelegt wird. Mit diesem Vorgehen ist eine bestmögliche Verknüpfung zu erreichen. Das Prinzip der Symmetriepunkte setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:

System der Symmetriepunkte.

- Symmetriepunkt: Kreuzungspunkt der Busse derselben Linie.
- Systemknoten: Treffpunkt verschiedener Linien, idealerweise zugleich deren Symmetriepunkt.
- Systemknoten werden zu Verknüpfungspunkten zwischen den Linien.
- Systemfahrzeiten zwischen den Systemknoten: 15, 30, 45 und 60 Minuten Systemfahrzeit.
- Systemfahrzeit = Fahrzeit plus Umsteigezeit + Reservezeit.
- Fahrplanlage der Systemknoten zur Minute 00.00, 00.15, 00.30 oder 00.45.

Mit diesem systematischen Ansatz funktioniert an den so definierten Systemknoten ein schlankes Umsteigen in alle Richtungen und zwischen den verschiedenen Teilsystemen und Netzen. Zusätzlich können die Fahrzeuge auf rationelle Umläufe geschickt werden. Soweit Systemknoten Bus-Schiene-Verknüpfungspunkte sind, orientiert sich die Systemzeit an den Vorgaben der Schiene.

Aufbauend auf diesem System wird die Verbindungsqualität hinsichtlich des Parameters Umsteigen außerordentlich verbessert. Eine Verbindung mit koordiniertem einmaligem Umsteigen kommt in der Bewertung der Nutzer bereits relativ nahe an eine Direktverbindung.

Verbindungsqualität kann verbessert werden.

Im Kreis Lippe soll das Busnetz auf Systemzeiten, Symmetrie- und Systemknoten ausgerichtet werden.

## Beförderungsqualität

Bei der Beförderungsqualität werden drei Einflussgrößen unterschieden:

- Schnelligkeit,
- Zuverlässigkeit und
- Beförderungskomfort.

Die Forderung nach Schnelligkeit kann im Bereich des straßengebundenen ÖPNV nur für den Regionalverkehr gestellt werden. Bei den lokalen Bussen wird die hohe Erschließungsfunktion der Schnelligkeit vorgezogen.

Der Regionalverkehr soll durch die Differenzierung des Angebots in regionale und lokale Aufgaben und die damit verbundene weitgehende Befreiung von lokalen Erschließungsfunktionen an Schnelligkeit gewinnen. Dabei wird die Forderung nach Schnelligkeit durch die Forderung nach Verknüpfung dominiert. Die Schnelligkeit ist im Konzept der Systemknoten und Systemzeiten sekundär: „Nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig“. Dahinter steht die Forderung nach Beschleunigung des gesamten Netzes anstelle der Beschleunigung einzelner Linien.

Verknüpfung wichtiger als Schnelligkeit.

Beschleunigung des gesamten Netzes.

Die Zuverlässigkeit des ÖPNV wird an der Pünktlichkeit und dem Funktionieren der Umsteigebeziehungen gemessen. Die Einhaltung der im Fahrplan angegebenen Fahrzeiten ist sicherzustellen. Dafür notwendige bauliche, verkehrstechnische, verkehrsrechtliche oder betrieblichen Maßnahmen sind - überall wo nötig - zu ergreifen. Insbesondere mit den baulichen, verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Mitteln sollte eine Vorwärtsstrategie mit

Zuverlässigkeit durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen sicherstellen.

der Zielsetzung verfolgt werden, die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erhöhen.

Unter dem Beförderungskomfort werden die Ausstattung und der Zustand der Fahrzeuge verstanden. Dies umfasst das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge über den Einsteig bis hin zur Aufenthaltsqualität im Fahrzeug. Der ordnungsmäßige Zustand des Fahrzeuges hinsichtlich äußerem Erscheinungsbild und technischer Sicherheit ist selbstverständlich. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fahrzeug sollte ein möglichst hoher Ausstattungsstandard für alle Fahrzeuge angestrebt werden. Wichtige Merkmale sind dabei Niederflurtechnik, geringe Fahrgeräusche, leichter Einstieg (breite Türen und niedrige Einstiegshöhe) in das Fahrzeug, angenehmes Klima im Fahrzeug, klare Beschilderung des Fahrzeugs außen sowie gute Informationseinrichtungen im Fahrzeug selber. Weiter sind ausreichende Abstellmöglichkeiten und Haltemöglichkeiten im Fahrzeug vorzusehen.

### Nachvollziehbarkeit

ÖPNV muss leicht verständlich sein.

Das leicht verständliche und einfach nachvollziehbare System ist das Kernelement eines erfolgreichen ÖPNV und zugleich wichtige Voraussetzung zum Erreichen neuer Kunden. Diese leichte Verständlichkeit zeigt sich:

- bei den Linienverläufen,
- dem Takt und
- den Umsteigemöglichkeiten.

Einheitliche Linienverläufe und klarer Takt.

Das Ziel sind Linien mit klaren und über den ganzen Tag einheitlichen Linienverläufen. Unterverläufe, das Anfahren der Haltestellen in anderer Reihenfolge sowie alle sonstigen Spezialregelungen sind soweit wie möglich zu vermeiden. Ein weiteres Ziel ist die klare Vertaktung. Abfahrtszeiten immer zur gleichen Minute erleichtern den Einstieg in den ÖPNV enorm. An den Umsteigepunkten ist die Verknüpfung zwischen den Linien festgelegt und klar ausgewiesen.

Ein wirklich transparentes System macht letztlich das Nachschlagen im Fahrplan unnötig.

## ÖPNV-Infrastruktur

Haltestellen sind in der Regel der erste erfahrbare Kontakt zwischen dem Kunden und dem ÖPNV. Diesem Umstand ist in einem modernen ÖPNV unbedingt Rechnung zu tragen. Haltestellen erfüllen vielfältige Funktionen. Sie sind zum einen Verbindungsstück zwischen Fahrgast und Verkehrsträger (Fahrzeug), zum anderen sind sie ein Ort des Aufenthalts (Warten auf das Fahrzeug). Haltestellen haben die Aufgabe, Informationen zu vermitteln und soziale Sicherheit zu gewährleisten.

Haltestellen sind erster Kontakt des Kunden mit ÖPNV.

Haltestellen müssen sicher und attraktiv sowie möglichst nahe an den Quell- und Zielgebieten der potentiellen Fahrgäste liegen. Der Zugang zur Haltestelle ist gefahrlos und möglichst kurz. Ihre Ausstattung differiert nach der Bedeutung der Haltestelle im Netz, wobei ein Mindeststandard hinsichtlich Kennzeichnung, Information und Sicherheit für alle Haltestellen erfüllt sein muss.

Attraktive Haltestellenlage und gefahrloser Zugang.

Das Erstellen eines Ausstattungskatalogs, die Überprüfung aller Haltestellen im Kreisgebiet sowie die schrittweise Ausgestaltung der Haltestellen ist vorzusehen.

Beschleunigungsmaßnahmen sind ein Mittel zur Sicherstellung und Verbesserung der Pünktlichkeit und Reisezeit und erhöhen die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV. Sie sind im Sinne einer offensiven Strategie gegenüber dem MIV anzugehen. Insbesondere bei technischen Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen ist auf ein einheitliches System hinzuwirken.

## Tarifsystem

Das Tarifsystem muss auf eine maximale Marktausschöpfung ausgelegt sein. Ein einheitliches Tarifsystem - wie es

Tarifsystem muss kundenfreundlich sein.

heute im Kreis Lippe bereits besteht - ist dafür eine zwingende Voraussetzung und deshalb für den gesamten Verbundraum vorzusehen. Bei der Ausgestaltung des neuen Tarifs sollen folgende Elemente Berücksichtigung finden:

- Maximaler Kundennutzen,
- Gerechtigkeit (für vergleichbare Leistungen vergleichbare Preise),
- Nachvollziehbarkeit (logischer Aufbau des Tarifsystems, keine Widersprüche im Tarifsystem)
- Einfachheit (leicht durchschaubares, leicht nutzbares und nicht zu breites Fahrkartensortiment),
- Aufkommensneutrale Einführung des Tarifs für die Kunden (Durchtarifizierungsverluste bei Einführung des Gemeinschaftstarifes im Verbundraum gehen nicht zu Lasten der Kunden).

### Marketing

Marketing ist Voraussetzung für Erfolg am Verkehrsmarkt.

Das Marketing vermittelt zwischen Anbieter und Kunden und ist heute unverzichtbare Voraussetzung für den Erfolg am Verkehrsmarkt. Der ÖPNV soll

- eine eigenständige Produktidentität erreichen,
- am Markt besser eingeführt werden und eine größere Präsenz gewinnen,
- die Anstrengungen im Bereich Fahrgastinformation (als einem Segment des Marketing) intensivieren.

Marketing macht Verbesserungen im Angebot publik.

Marketingmaßnahmen ergänzen Maßnahmen und Verbesserungen, die im ÖPNV durchgeführt werden, und machen diese erst einer breiten Öffentlichkeit bekannt. Ohne entsprechende begleitende Anstrengungen im Marketing entfalten Verbesserungen im Angebot nur einen Teil ihrer möglichen Wirkung. Deshalb muss Marketing für den ÖPNV im Kreis Lippe forciert werden.

### 3.2.2 Berücksichtigung spezieller Belange

#### Belange des Umweltschutzes

Der NVP verfolgt das Ziel, möglichst große Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV zu verlagern. Deshalb sollte

- dem ÖPNV gegenüber dem MIV bei der Flächenzuordnung auf den Straßen sowie bei den Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen der Vorrang eingeräumt werden,
- eine parallele Förderung des MIV und ÖPNV vermieden werden,
- auf eine enge Abstimmung zwischen den Anforderungen des Fußgänger- und Radverkehrs und des ÖPNV geachtet werden und
- umweltverträgliche Antriebssysteme bei Verkehrsmitteln des Nahverkehrs angestrebt werden.

ÖPNV mit Fußgänger- und Radverkehr abstimmen.

#### Belange von Frauen und Kindern

Nach dem Regionalisierungsgesetz (§2 Abs. 9 RegG NW) ist „den Belangen von Frauen und Kindern (...) bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen“.

Die speziellen Bedürfnisse von Frauen und Kindern sind immer auch Bedürfnisse verschiedener anderer Nutzergruppen. Belange von Frauen und Kindern zu berücksichtigen heißt somit letztlich, den ÖPNV für alle Nutzergruppen attraktiver zu machen.

Frauenbelange zu berücksichtigen macht ÖPNV für alle attraktiv.

Die speziellen Belange beziehen sich auf verschiedene Aspekte des ÖPNV und sollen bei den entsprechenden

Zielen und ihrer Umsetzung einfließen. Diese Belange zielen auf:

- Streckenführung:  
Ortsteile erschließen. Gute Erschließung der Ortsteile/Außenbezirke, Anbindung an das Gemeindezentrum, Sicherung der Anschlüsse.
- Anbindung wichtiger Ziele:  
Wichtige Ziele erschließen. Erschließung aller relevanten Zielgebiete innerhalb der Gemeinden.
- Grundangebot in den verkehrsschwachen Zeiten:  
Grundangebot den ganzen Tag. Aufrechterhaltung eines Grundangebots über den ganzen Tag, Bedarfsverkehre in den Abendstunden.
- Ausstattung:  
Attraktive und sichere Haltestellen. Attraktive und sichere Haltestellen, moderne Niederflurbusse mit der Möglichkeit für problemloses Mitnehmen von Gepäck, Kinderwagen etc.
- Tarifsystem:  
Soziales Tarifsystem. Berücksichtigung sozialer Aspekte bei der Preisgestaltung: Preisnachlässe für Kinder, Jugendliche, Familien.

### Belange von älteren und/oder mobilitätseingeschränkten Personen

Nach dem Regionalisierungsgesetz (§2 Abs. 8 RegG NW) ist den Anforderungen von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Rechnung zu tragen.

Als mobilitätsbehindert gelten alle Personen, die zeitweilig oder dauerhaft Einschränkungen in ihrer Mobilität hinnehmen müssen. Im weiteren Sinne sind darunter auch ältere Personen und Kinder sowie Personen mit Lasten, Kinderwagen etc. zu verstehen. Belange von in ihrer

Mobilität eingeschränkter Personen zu berücksichtigen heißt wieder den ÖPNV für alle Nutzergruppen attraktiver zu machen.

Die speziellen Belange beziehen sich auf verschiedene Aspekte des ÖPNV mit Schwergewicht auf Fragen des Bedienungskomforts und sollen bei den entsprechenden Zielen und ihrer Umsetzung einfließen. Dies sind Anforderungen an:

- Anbindung wichtiger Ziele:

Erschließung aller relevanten Zielgebiete innerhalb der Gemeinden, Anbindung von Einrichtungen, die speziell von älteren Menschen aufgesucht werden.

Ziele von älteren Menschen anbinden.

- Grundangebot in den verkehrsschwachen Zeiten:

Aufrechterhaltung eines Grundangebots über den ganzen Tag, Bedarfsverkehre in den Abendstunden.

Grundangebot den ganzen Tag.

- Ausstattung:

Leichter Zugang zu den Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Personen, sichere und behindertengerechte Übergänge, moderne Niederflerbusse mit ausreichender Gangbreite, behindertengerechten Sitzplätzen und Abstellflächen für Rollstühle.

Sicherer und leichter Zugang zu den Haltestellen.

### 3.2.3 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Der NVP verfolgt das Ziel, einen wirtschaftlichen ÖPNV zu realisieren. Die Bestimmungsgrößen heißen hier Aufwand (vor allem gefahrene Leistung) und Ertrag (i.e.S. Einnahmen aus Fahrscheinverkauf).

Vom heutigen Zustand ausgehend sollte das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag (Kostendeckungsgrad) zumindest gleich bleiben oder sich sogar verbessern.

Kostendeckungsgrad halten oder steigern.

Möglichkeiten den Aufwand (ohne Einschränkung des Angebots) zu reduzieren sind:

- Effizienter Fahrzeugeinsatz,
- Minimierung der Standzeiten und
- Optimierung der Umläufe.

Durch Umlagerung von Leistung Angebotsverbesserung.

Diese Reduktion des Aufwandes kann innerhalb eines Betriebes oder auch unter Beteiligung mehrerer Unternehmen erfolgen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die durch Optimierung eingesparte Leistung an anderen Orten zur Gestaltung neuer Angebote oder Angebotsverbesserungen wieder einzusetzen.

ÖPNV heute eigenwirtschaftlich.

Der ÖPNV im Kreis Lippe wird heute eigenwirtschaftlich betrieben. Diese Eigenwirtschaftlichkeit resultiert dabei nicht nur aus den Beförderungserlösen (Fahrgeldeinnahmen), sondern in erheblichem Umfang aus gesetzlichen Ausgleichszahlungen und sonstigen Fördermitteln. Dazu kommen noch Zahlungen der einzelnen Gemeinden für bestimmte, bestellte Leistungen.

ÖPNV soll eigenwirtschaftlich bleiben.

Unter der Voraussetzung, dass alle gesetzlichen Fördermittel und Ausgleichszahlungen sowie die Zahlungen der Gemeinden im heutigen Umfang bestehen bleiben, sollte das Ziel verfolgt werden, auch bei einer Zunahme des Aufwands weiter eigenwirtschaftlich zu bleiben. Dies kann auf Grund besserer Marktausschöpfung, betrieblicher Optimierung und der daraus resultierenden steigenden Kostendeckung erreicht werden.