

4 A n a l y s e

- Wie sieht die Raumstruktur aus?
- Welches Angebot im ÖPNV gibt es?
- Wer betreibt es?
- Wie sieht die Nachfrage aus?

4.1 Abgrenzung Planungsraum

Der NVP Lippe behandelt den straßengebundenen ÖPNV für das Gebiet des Kreises Lippe mit seinen insgesamt 16 Gemeinden. Das Planungsgebiet ist identisch mit dem Kreisgebiet. Untersuchungsgegenstand sind die das Kreisgebiet bedienenden Buslinien. Einige Buslinien führen über das Kreisgebiet hinaus. Diese sind ebenfalls Gegenstand der Untersuchung. Somit definiert sich das Untersuchungsgebiet über die Endpunkte dieser Kreisgrenzen überschreitenden Buslinien. Für diese Kreisgrenzen überschreitenden Linien ist ein Abstimmungsprozess mit den benachbarten NVP notwendig.

Planungsgebiet ist Kreisgebiet.

→ Anlage 3

Alle Belange der Schiene werden im Rahmen des NVP SPNV bearbeitet. Das Planungsgebiet des SPNV umfasst das Gebiet des VVOWL, zu dem der Kreis Lippe zusammen mit den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke, Gütersloh und der Stadt Bielefeld zählt. Die Bahnhöfe und Haltestellen im Kreis Lippe sind als Verknüpfungspunkte Schiene - Straße die Schnittstelle zwischen den beiden Nahverkehrsplänen NVP und SPNV.

→ Anlage 2 und 4

4.2 Raumstruktur

4.2.1 Raumplanerische Einordnung

Das Planungsgebiet grenzt im Süden an die Kreise Paderborn und Höxter, im Osten an das Bundesland Niedersachsen, im Norden an die Kreise Herford und Minden-Lübbecke und im Westen an die Stadt Bielefeld und den Kreis Gütersloh.

Das Planungsgebiet ist als ein Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur definiert. An seinem westlichen Rand grenzt es an das solitäre Verdichtungsgebiet der Stadt Bielefeld, die als Oberzentrum ausgewiesen ist. Auf dem Planungsgebiet verlaufen drei Entwicklungsachsen. Es ist die aus Paderborn kommende großräumige Achse, die auf dem Planungsgebiet vor allem Horn-Bad Mein-

Überwiegend ländliche Raumstruktur.

→ Anlage 5

berg, Blomberg und Barntrup tangiert. Weiter verlaufen zwei überregionale Achsen durch den Kreis Lippe, die sich in Lage kreuzen.

Detmold wichtigstes Mittelzentrum.

An zentralörtlicher Einstufung finden sich im Kreis Lippe neun Grundzentren und sieben Mittelzentren. Das bedeutendste Mittelzentrum ist Detmold. Gemäß zentralörtlicher Gliederung folgen die beiden Mittelzentren Bad Salzuflen und Lemgo. Von geringerer Einstufung sind die weiteren vier Mittelzentren.

■ Tabelle 4.1
Grund- u. Mittelzentren

Grundzentrum	Mittelzentrum
Augustdorf	Bad Salzuflen
Dörentrup	Barntrup
Extertal	Blomberg
Kalletal	Detmold
Leopoldshöhe	Horn-Bad Meinberg
Lügde	Lage
Oerlinghausen	Lemgo
Schieder-Schwalenberg	
Schlangen	

4.2.2 Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Größenklassen der Gemeinden

Die Anzahl Einwohner im Kreis Lippe beträgt zum Zeitpunkt der Erhebung (1996) knapp 400.000 Einwohner. Diese verteilen sich jedoch nicht gleichmäßig über die 16 Gemeinden. Die größte Stadt ist mit knapp 80.000 Einwohnern die Kreisstadt Detmold. Damit wohnen rund 20 Prozent der Kreisbevölkerung in der Kreisstadt. Die nächstgrößeren Städte sind Bad Salzuflen, Lemgo und Lage. Die übrigen Gemeinden verteilen sich ziemlich

→ Anlage 6

gleichmäßig in die Größenklasse zwischen 10.000 und 20.000 Einwohner. Unter 10.000 Einwohner liegen Dörentrup und Schlangen.

Arbeitsplatzverteilung

Die Vorrangstellung Detmolds zeigt sich auch bei der Betrachtung der Verteilung der Arbeitsplätze. Knapp ein Viertel aller lippischen Arbeitsplätze liegt in Detmold.

Detmold größter Arbeitsplatzstandort.

Gemeinde	Anzahl Arbeitsplätze
Augustdorf	5637
Bad Salzuflen	23450
Barntrop	3200
Blomberg	6875
Detmold	33015
Dörentrup	2180
Extertal	5110
Horn-Bad Meinberg	7035
Kalletal	3945
Lage	10750
Lemgo	18935
Leopoldshöhe	4150
Lügde	3075
Oerlinghausen	5800
Schieder-Schwalenberg	3700
Schlangen	1800
Kreis Lippe	138657

■ Tabelle 4.2
Arbeitsplätze

Bad Salzuflen und Lemgo
nächstgrößere Arbeitsplatzge-
biete.

Auch hier sind Bad Salzuflen und Lemgo die nächstgrößeren Arbeitsplatzgebiete nach Detmold. Deutlicher ausgeprägt als bei der Verteilung der Einwohner sind die Unterschiede zwischen den Gemeinden und Städten im Kreis bei der Verteilung der Arbeitsplätze. Mit 1800 Arbeitsplätzen weist Schlangen nur noch gut ein Prozent aller lippischen Arbeitsplätze auf.

Einwohner- und Beschäftigtendichte

West-Ost-Gefälle bei der Ein-
wohnerdichte.

Die ungleiche Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen im Kreis Lippe zeigt sich auch sehr deutlich, wenn man die Einwohner- und Arbeitsplatzdichten betrachtet. Die Darstellung der Einwohnerdichten zeigt zum einen ein West-Ost-Gefälle. Im Westen, dem Einzugsbereich der Stadt Bielefeld, werden höhere Bevölkerungsdichten ausgewiesen. Zum anderen treten die Mittelzentren Detmold, Bad Salzuflen, Lemgo und Lage durch höhere Dichte in den Vordergrund. Im östlichen Kreisgebiet leben überwiegend weniger als 2 Einwohner pro Hektar.

→ Anlage 7

→ Anlage 8

Ein West-Ost-Gefälle lässt sich bei der Beschäftigtendichte nicht mehr so eindeutig feststellen. Hier zeigt sich vor allem die Konzentration der Arbeitsplätze auf die Zentren Detmold, Bad Salzuflen und Lemgo.

Differenzierung der Arbeitsplätze

Die Arbeitsplätze werden im allgemeinen nach 1., 2. und 3. Sektor differenziert. Die Arbeitsplätze im 3. Sektor haben für die Verkehrsplanung eine besondere Bedeutung, da man diesen Arbeitsplätzen ein deutlich höheres Verkehrspotential zuweist, als den Arbeitsplätzen im 1. und 2. Sektor.

→ Anlage 9

Im Kreis Lippe sind 55 Prozent aller Arbeitsplätze Arbeitsplätze im 3. Sektor. Die Werte schwanken für die einzelnen Gemeinden zwischen 33 und 84 Prozent. Auch

hier hat Detmold mit 72 Prozent einen deutlich über dem Kreisdurchschnitt liegenden Wert; von Augustdorf abgesehen verzeichnet Detmold den höchsten Wert. Absolut gesehen sind in Detmold mit Abstand die meisten Arbeitsplätze des tertiären Sektors angesiedelt.

4.3 Analyse MIV-Angebot

Auf dem Gebiet des Kreises Lippe verläuft keine Autobahn (sieht man von dem kurzem Stück ab, das die A2 bei Bad Salzuflen über das Kreisgebiet verläuft). Die am höchsten klassifizierten Straßen sind Bundesstraßen.

→ Anlage 10

Der Kreis Lippe wird durch 5 Bundesstraßen erschlossen, die teilweise direkt parallel zur Bahn laufen. Die B66 verbindet den Kreis in einer west-östlichen Richtung von Barntrup über Dörentrup und Lemgo, Lage weiter Richtung Bielefeld. Ab Lemgo verläuft diese Straße parallel zur KB 404.

Kreis Lippe durch 5 Bundesstraßen erschlossen.

B 66

Ebenfalls in weiten Teilen parallel zur Schiene (KB 405) verbindet die B 239 die Mittelzentren Bad Salzuflen, Lage, Detmold und Horn-Bad Meinberg miteinander. Im Norden bietet sie über Herford den Anschluss auf die A2, das süd-östliche Kreisgebiet wird über die B 239 mit Höxter verbunden.

B 239

Eine direkte Verbindung zwischen Lemgo und Detmold wird durch die B 238 hergestellt. Diese Bundesstraße erschließt weiter den nördlichen Teil des Kreisgebietes und bindet Kalletal sowohl Richtung Lemgo als auch Richtung Rinteln (und über die B 514 an Vlotho) an.

B 238

B 514

Im südlichen und östlichen Kreisgebiet verbindet die B1 die Gemeinden Schlangen, Horn-Bad Meinberg, Blomberg und Barntrup. Weiter wird über diese Bundesstraße Paderborn im Süden und Hameln im Osten erreicht.

B 1

Die wichtigen Zentren Bad Salzuflen, Lage, Lemgo und Detmold sind sehr gut über Bundesstraßen miteinander verbunden. Die meisten anderen Gemeinden erreichen

Wichtigste Zentren gut über Bundesstraßen verbunden.

einen dieser zentralen Orte in der Regel direkt über eine Bundesstraße. Dies ist jedoch nicht der Fall im Extertal und in Augustdorf. Beide Gemeinden haben keinen direkten Anschluss an eine Bundesstraße. Ungünstig im Netz der Bundesstraßen liegt außerdem Blomberg, von wo aus die Kreisstadt Detmold nur umwegig oder über Landesstraßen erreicht werden kann.

4.4 Startergespräche mit den Gemeinden

Startergespräche im Sommer 1996.

Alle 16 Städte und Gemeinden im Kreis Lippe wurden im Sommer 1996 zu so genannten Startergesprächen aufgesucht. Dieses Vorgehen verfolgte mehrere Ziele:

Information.

1. Die Gemeinden sollten über das Instrument Nahverkehrsplan und die geplante Vorgehensweise informiert werden.

Datenkontrolle.

2. Die Input-Daten für das Verkehrsmodell wurden vorwiegend schriftlich angefordert. In den Startergesprächen war Gelegenheit, die Notwendigkeit der Daten zu erläutern und noch fehlende Daten abzufragen.

Entwicklungsabsichten.

3. Vor Ort konnte die heutige Struktur der Gemeinden erfasst und im Gespräch die in den Gemeinden bestehenden Entwicklungsabsichten diskutiert werden.

Probleme und Anliegen.

4. Die Vorstellungen der Gemeinden zum Thema ÖPNV allgemein und zum Nahverkehrsplan im Besonderen wurden in den Startergesprächen thematisiert. Weiter konnten spezielle Probleme oder Anliegen der Gemeinden angesprochen werden.

Abstimmung.

5. Die Startergespräche sollten die Grundlage für evtl. notwendige weitere Abstimmungsgespräche legen.

→ Anlage 11

Die von den Gemeinden am häufigsten genannte Kritik gilt fehlenden Verbindungen zu bestimmten Ortsteilen innerhalb der Gemeinden. Einen zentralen Stellenwert hat auch die Verbindung zu anderen Mittelzentren und

dem Oberzentrum Bielefeld, sowie die Verknüpfung und Koordination zwischen Bus und Schiene. Neben den konkret auf den ÖPNV bezogenen Hinweisen sind außerdem folgende Ergebnisse der Startergespräche für die Bearbeitung relevant, die sich mit den erhobenen Daten und Analysen der Raumstruktur decken:

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1. Im Kreis Lippe finden sich sehr unterschiedliche Raumtypen und Gemeindetypen (von stärker ländlich geprägten Gemeinden bis hin zu Vorortgemeinden der Agglomeration Bielefeld); d.h. das Planungsgebiet ist ein inhomogener Raum | Inhomogener Raum. |
| 2. Sowohl innerhalb des Kreises als auch nach außen bestehen sehr differenzierte und komplexe Verflechtungsbeziehungen. | Komplexe Verflechtungsbeziehungen. |
| 3. Zwischen den einzelnen Gemeinden und Städten sind größere Unterschiede hinsichtlich ihres heutigen ÖPNV-Standard feststellbar. | Unterschiedliche ÖPNV-Standards. |
| 4. Nicht zuletzt auf Grund dieser Unterschiede bestehen ganz verschiedene Bedürfnisse und Ansprüche an den NVP. | Unterschiedliche Bedürfnisse. |

Für die Erstellung des NVP bedeutet dies, dass sie sehr differenziert angelegt sein sollte. Der Projektablauf ist mehrstufig und möglichst interaktiv anzulegen. Während der Planungsphase sollten möglichst viele lokale Akteure einbezogen werden.

4.5 Analyse ÖPNV-Angebot

4.5.1 Vorgehen

Die Analyse der heutigen Situation im ÖPNV umfasst vier Bereiche: Erschließung, Verbindung, Bedienung und Nachfrage. Der Auswertung wird der Fahrplan 1995/96 zu Grunde gelegt.

Erschließung.	Die Erschließung beschreibt die Verfügbarkeit von ÖPNV im Kreisgebiet. Das Liniennetz und die Anordnung der Haltestellen sind hier die wichtigsten Größen.
Verbindung.	Unter Verbindung wird die Erreichbarkeit bestimmter Ziele, z.B. des Hauptortes einer Gemeinde aus den Ortsteilen heraus, verstanden. Aber auch andere Verbindungen, wie die Verbindung zum Mittelzentrum, können Gegenstand der Analyse sein.
Bedienung.	Eng in Zusammenhang mit der Verbindung steht die Bedienung. Hier ist die Häufigkeit des Fahrtenangebots oder die Bedienungsform Gegenstand der Analyse.
Nachfrage.	Die ersten drei Bereiche analysieren die Situation von der Angebotsseite aus. Mit der Analyse der Nachfrage wird vor allem die Linienbelastung erfasst.
	Um diese vier Bereiche analysieren zu können, werden jedem Bereich Messfaktoren bzw. Analyse Kriterien zugeordnet.

■ Tabelle 4.3
Analyse Kriterien

Kriterium	Messgröße
Erschließungsqualität	
Erschließung mit ÖV	ÖV-Angebot mehr als 8 Kurspaare am Tag
Flächenerschließung: Einzugsbereiche (Fußgängerdistanz) <ul style="list-style-type: none"> • 400 m Raumtyp Ländl. Raum • 300 m Raumtyp Städt. Raum 	erschlossene Siedlungsfläche
Verbindungsqualität	
Gemeindezentrum - alle relevanten Ortsteile der Gemeinde (> 500 EW)	Verbindung und Umsteigehäufigkeit
benachbarte Gemeindezentren mit relevanten Beziehungen	Verbindung und Umsteigehäufigkeit
Koordination der Umsteigepunkte <ul style="list-style-type: none"> • Schiene - Bus • Bus - Bus 	Koordiniert ja / nein
Bedienungsqualität	
Betriebszeiten (diff. nach Linien)	Betriebszeiten MF, Sa, So
Betriebszeiten für Abendverkehr	Betriebszeiten MF, Sa, So
Nachfrage	
ÖV-Belastungen Buslinien	Anzahl Einsteiger
Modal Split des Gesamtraumes	Anteil ÖV

Für die Analyse wurde für die Kriterien Erschließung, Verbindung und Bedienung zuerst eine Zusammenstellung aller Ortsteile mit mehr als fünfhundert Einwohnern erarbeitet. Ortsteile unterhalb dieser Größenordnung fallen nicht unter die Kriterien.

Im Kreis Lippe werden 87 Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern gezählt, dazu kommen noch die 16 Gemeinde-

Analyse erfolgt für Ortsteile über 500 Einwohner.

zentren bzw. geschlossenen größeren Siedlungsgebiete/Innenstädte der Städte, so dass je nach Kriterium 87 oder 106 Siedlungsgebiete betrachtet werden.

4.5.2 Anbieter im ÖPNV

Verkehrsunternehmer

Der Kreis Lippe wird durch 12 Verkehrsunternehmen, die zur VGL - Verkehrsgesellschaft Lippe mbH- zusammengeschlossen sind, bedient. Die einzelnen Verkehrsunternehmen sind:

■ Tabelle 4.4
Verkehrsunternehmen

BVO	Busverkehr Ostwestfalen GmbH
vbe	Verkehrsbetriebe Extertal - Extertalbahn GmbH -
Kliewe Lemgo	Omnibusbetrieb Johann Kliewe
Köhne	Karl Köhne Omnibusbetrieb GmbH
Linke Lemgo	Omnibusbetrieb Heinrich Linke
Niebäumer	Karl Niebäumer Omnibusbetriebs GmbH + Co.KG
Rehm	Omnibusbetrieb Fritz Rehm & Söhne
Wellhausen	Reisedienst W. Wellhausen GmbH & Co.KG
Wiebusch-Reisen	Wiebusch-Reisen GmbH
SVD	Stadtverkehr Detmold GmbH
SVG	Stadtverkehrsgesellschaft Bad Salzungen mbH
Stadtbus	Stadtwerke Lemgo GmbH

Linienangebot

Bis auf wenige Linien werden alle Linien im Kreis Lippe von obigen Verkehrsunternehmen bedient. Die nicht von der VGL bedienten Linien werden durch die MHS, die Stadtwerke Bielefeld und die VPH befahren.

Im Kreis Lippe sind über 100 verschiedene Linien (127) ausgewiesen. Die 127 Linien weisen aber zum Teil noch verschiedene Linienunterverläufe auf, so dass man unter Berücksichtigung aller Linienverläufe auf über 300 verschiedene Linienverläufe kommt. Ungefähr 80 Linien können als „wichtige“ Linien bezeichnet werden. Die restlichen Linien entfallen auf so genannte S-Kurse (Kurse, die nur an Schultagen verkehren und hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen), auf Linien mit sehr beschränkter Fahrtenzahl, AST und ALF-Linien.

Von den 127 Linien hält ein Konzessionär, die BVO, bereits 69 Linien.

Über 100 verschiedene Linien im Kreis Lippe.

→ Anlage 12

Differenzierung des Angebots

Das heutige Angebot im Kreis Lippe ist unterteilt in die Bedienungsformen Linienverkehr, AST- und AL-Fahrten. Der Linienverkehr setzt sich aus Fahrten der Regionalbusse, der Stadtbusse und (für den Linienverkehr geöffneten aber im eigentlichen Sinne) Schulbuskursen zusammen. Dazu kommen noch die freigestellten Schulbusse, die nicht im Fahrplan aufgeführt sind.

Innerhalb der Regionalbuslinien gibt es sehr verschiedene Angebotstandards. Neben klar vertakteten Linien mit einer hohen Anzahl Kurspaare und einer großen Betriebszeitspanne, bestehen zahlreiche Linien, die nur ein sehr ausgedünntes und unregelmäßiges Angebot haben. Oftmals variiert der Linienverlauf einer Linie so stark, daß man eigentlich von verschiedenen Linien sprechen müßte.

Sehr verschiedene Standards bei den Regionalbussen.

Mischfunktionen bei vielen Regionalbuslinien.

Die Differenzierung des Angebots in Stadt- und Regionalbusse entspräche im Prinzip einem differenzierten Angebotskonzept. Allerdings wird im Bereich der Regionalbusse die Funktion der schnellen, regionalen Verbindung nicht durchgehalten. Vielmehr erfüllen viele Regionalbusse in weiten Teilen ihres Linienverlaufs Erschließungsfunktionen, die eigentlich einem lokalen Angebot zugeschrieben werden müssten.

4.5.3 Erschließung (Räumliche Verfügbarkeit)

Erschließung durch Öffentlichen Verkehr

→ Anlage 13

Bei diesem Kriterium wird überprüft, ob ein Ortsteil bzw. Stadtgebiet durch Buslinien oder Bahnlinien erschlossen ist. Dabei spielt der Linienverlauf oder anderes noch keine Rolle. Gegenstand des Kriteriums ist das Vorhandensein von Öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Vorhandensein von Öffentlichen Verkehrsmitteln gilt erst ab einem Mindestangebot von 8 Kurspaaren pro Werktag als erfüllt (vgl. Tabelle 4.3). Für den Kreis Lippe zeigt sich folgendes Ergebnis:

Sehr gute Erschließung.

Alle Gemeindezentren und Innenstädte sind durch öffentlichen Verkehr erschlossen. Von den 87 Ortsteilen erfüllen lediglich 5 Ortsteile das Erschließungskriterium nicht.

Flächenerschließung

→ Anlage 13

Mit so genannten Einzugsbereichen um die Haltestellen des ÖV wird die Flächenerschließung gemessen. Mit 300 Metern Luftlinie um eine Haltestelle ist ein Anmarschweg von ca. 5 Minuten verbunden. Dieser Wert hat sich - besonders im städtischen Bereich - als Grenzwert für den noch akzeptierten Weg zur Haltestelle in Untersuchungen gezeigt und gilt heute als gesicherter Wert. Im Bereich

von Regionalbushaltestellen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass auch noch Wege bis zu einem Haltestelleneinzugsbereich von 400 Metern akzeptiert werden. Trotzdem soll hier als erstes mit dem strengeren Wert gearbeitet werden.

Für die untersuchten Ortsteile und Gemeindezentren/Innenstädte im Kreis Lippe ergibt sich ein sehr unterschiedliches Bild. Es lassen sich aber folgende Tendenzen festhalten:

Gute Flächenerschließung zeigen die kleineren, städtebaulich kompakten Ortsteile sowie die Innenstädte der größeren Zentren. Problemgebiete sind Ortsteile mit einer geringen Bebauungsdichte, die Gemeindezentren/Hauptorte kleinerer Gemeinden und die städtischen Randbereiche der größeren Gemeinden.

Problemgebiete bei der Flächenerschließung.

4.5.4 Verbindung

Erreichbarkeit des Gemeindezentrums

Hier wird die Erreichbarkeit des Gemeindezentrums umsteigefrei aus allen Ortsteilen der Gemeinde überprüft. Zusätzlich wird gefordert, dass diese Erreichbarkeit von mindestens 8 Kurspaaren am Tag gegeben ist. Bei den Ortsteilen gilt wieder die Einschränkung, dass nur Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern in die Analyse eingehen.

→ Anlage 13

Von 14 der 87 Ortsteile aus kann das jeweilige Gemeindezentrum nicht umsteigefrei erreicht werden. Diese Ortsteile sind dabei überwiegend in Randlage der Gemeinde und bereits zur Nachbargemeinde hin orientiert. In sieben der insgesamt sechzehn Gemeinden erfüllen alle Ortsteile das untersuchte Kriterium.

Gute Erreichbarkeit des Gemeindezentrums.

Verbindung zwischen Gemeindezentren mit relevanten Beziehungen

Dieses Kriterium prüft, ob zwischen Gemeindezentren mit relevanten Beziehungen eine Verbindung mit ÖV gewährleistet ist.

→ vgl. zum Verkehrsmodell das Kapitel 5

Die Bezeichnung „relevante Beziehungen“ wird dabei folgendermaßen konkretisiert: Zwischen den Gemeinden im Kreis Lippe bestehen Verkehrsbeziehungen, die mit Hilfe des Modells dargestellt werden können. Als relevante Beziehungen zwischen Gemeinden werden jene mit insgesamt mehr als 5000 Fahrten pro Werktag definiert.

„Relevante Beziehung“ ab 5000 Wege.

In der nächsten Tabelle sind alle Beziehungen benachbarter Gemeinden aufgeführt, die auf 5000 oder mehr Wege (beide Richtungen zusammen) kommen, und diese hinsichtlich des Kriteriums überprüft.

■ Tabelle 4.5
Verbindungen im ÖV

Gemeinde	Gemeinde	direkte Verbindung mit ÖV	Verbindung mit Umsteigen mit ÖV
Dörentrup	Lemgo	x	
Lemgo	Detmold	x	
Lemgo	Lage	x	
Lemgo	Bad Salzuflen	x	
Lemgo	Blomberg	x	
Lemgo	Dörentrup	x	
Lemgo	Kalletal	x	
Lemgo	Bielefeld	x	
Extertal	Hamel	x	
Oerlinghausen	Bielefeld		x
Lügde	Bad Pyrmont	x	
Bad Salzuflen	Detmold	x	x
Bad Salzuflen	Lage	x	
Bad Salzuflen	Kalletal		x
Bad Salzuflen	Vlotho	x	
Bad Salzuflen	Herford	x	
Bad Salzuflen	Bielefeld	x	
Bad Salzuflen	Bad Oeyenh.	x	

Gemeinde	Gemeinde	direkte Verbindung mit ÖV	Verbindung mit Umsteigen mit ÖV
Lage	Detmold	x	
Lage	Augustdorf		x
Lage	Bielefeld	x	
Horn - Bad M.	Detmold	x	
Horn - Bad M.	Blomberg	x	
Horn - Bad M.	Paderborn	x	
Horn - Bad M.	Steinheim	x	
Augustdorf	Detmold	x	
Augustdorf	Schloß Holte	x	
Augustdorf	Bielefeld		x
Blomberg	Detmold	x	
Blomberg	Schieder-Schw.	x	
Blomberg	Bad Pyrmont	x	
Leopoldshöhe	Bielefeld	x	
Schlangen	Paderborn	x	
Kalletal	Vlotho		x
Bartrup	Bad Pyrmont	x	
Schieder Schw.	Steinheim	x	

■ Fortsetzung Tabelle 4.5
Verbindungen im ÖV

Für alle wichtigen Beziehungen zwischen den Gemeinden stehen im ÖPNV entsprechende Angebote bereit. Die meisten Beziehungen können dabei sogar umsteigefrei wahrgenommen werden.

Beziehungen meistens umsteigefrei.

Koordination an den Verknüpfungspunkten

Im Kreis Lippe sind bereits heute eine Vielzahl von Verknüpfungspunkten ausgewiesen. Die Verknüpfungspunkte wurden durch graphische Auswertungen hinsichtlich ihrer Koordination überprüft und brachten folgendes Ergebnis:

An vielen Verknüpfungspunkten besteht noch Optimierungsbedarf. Für den Kreis Lippe besteht kein Gesamtkonzept, das systematisch ein Netz mit Verknüpfungspunkten und festgelegten Fahrplanlagen aufweist.

Optimierungsbedarf bei den Verknüpfungspunkten.

4.5.5. Bedienung (Zeitliche Verfügbarkeit)

Takt

Klar vertaktete Stadtbusse.

Im Angebot der Linien im Kreis Lippe bestehen die klar vertakteten Stadtbusverkehre, die zum Teil in den Hauptverkehrszeiträumen in einem Viertelstundentakt fahren.

Regionalbusse teilweise vertaktet.

Anders sieht es bei den Regionalbussen aus, bei denen das Angebot von einem klaren Taktangebot bis zu einem unvertakteten Angebot reicht. Es gibt verschiedene Linien, die über den ganzen Tag gesehen in einem klaren Stundentakt verkehren (teilweise mit Verdichtungen auf Halbstundentakt), Regionalbusse mit einem annähernden Stundentakt, der teilweise geschoben ist, um Bedürfnissen des Schulverkehrs zu entsprechen, bis hin zu Linien mit einem Angebot von nur wenigen Kurspaaren, die sich bezüglich Fahrplanlage und Takt unregelmäßig über den Tag verteilen.

→ Anlage 14

Vertaktung noch verbessern.

Eine klare Vertaktung, die dem Kunden die Benutzung des ÖPNV deutlich vereinfachen würde, ist in weiten Teilen des Angebots noch nicht erfüllt.

Betriebszeiten

→ Anlage 12

Die Betriebszeiten differieren ähnlich wie das Taktangebot stark zwischen den verschiedenen Regionalbuslinien. Zahlreiche der mit wenigen Kurspaaren belegten Linien verkehren entsprechend den Schulzeiten nur morgens und mittags. Die vertakteten Regionallinien im Stundentakt haben in der Regel werktags einen Betriebsbeginn zwischen 5 und 6 Uhr und verkehren bis gegen 19 oder 20 Uhr. Nur noch 29 Linien bieten Kurse nach 20 Uhr an.

An den Samstagen ist vor allem noch auf den auf die großen Zentren ausgerichtete Linien ein Angebot vorhanden. Dieses wird am Sonntag noch mal deutlich ausgedünnt.

4.5.6 Tarifsystem

Für den Kreis Lippe existiert (im Gegensatz zu den anderen Kreisen des Verbundraums OWL) bereits ein Gemeinschaftstarif, der neben allen Busunternehmen auch die DB AG einschließt. Die Angebotspalette ist mit 13 verschiedenen Produkten, die für 10 verschiedene Preisstufen angeboten werden, sehr differenziert.

Im Kreis Lippe besteht bereits ein Gemeinschaftstarif.

Inzwischen sind durch den Verkehrsverbund OWL Verhandlungen zu einem verbundweiten Gemeinschaftstarif eingeleitet worden. Vorgesehen ist ein Flächenzonentarifsystem mit 6 Preisstufen. In einem ersten Schritt soll ein Binnentarif (nur verbundinterne Fahrten) eingeführt werden. Die zahlreichen offenen Fragen, wie Abgeltung, Durchtarifizierungsverlust und Preisgestaltung, werden zurzeit vom VVOWL und den Verkehrsunternehmen bearbeitet.

VVOWL erarbeitet Gemeinschaftstarif.

4.5.7 Beförderungsqualität (Fahrzeuge)

Im Kreis Lippe sind heute im Regionalverkehr Fahrzeuge sehr unterschiedlicher Ausstattung und verschiedenen Typs im Einsatz. Bei Neuanschaffungen wird aber versucht, einen Mindeststandard zu erreichen. Diese Bestrebungen werden auf zwei Arten angegangen:

VGL und KVG streben Mindeststandard an.

- mittels eines Kriterienkatalogs für die Beschaffung von Linienomnibussen nach § 13 RegG NW und
- mittels eines Vertrags zwischen der VGL und der KVG zu Qualitätsstandards bei den Linienbussen.

In den (Förder-) Richtlinien des Landes und den Zusatzvertrag zwischen der VGL und KVG sind Grundanforde-

rungen insbesondere hinsichtlich Außengeräusentwicklung, Niederflurtechnik, Beschilderung, Fahrgastinformation und Sicherheitsvorkehrungen formuliert.

4.5.8 Infrastruktur (Haltestellen)

Beim NVP für den straßengebundenen ÖPNV werden unter Infrastruktur vor allem die Haltestellen im ÖPNV betrachtet.

Haltestellen haben sehr unterschiedlichen Standard.

Im Kreis Lippe sind ungefähr 1250 Haltestellen vorhanden, die in ihrer Bedeutung (Abfahrten pro Haltestelle) und Ausstattung erhebliche Unterschiede aufweisen. Eine Analyse aller Haltestellen ist nicht Gegenstand des NVP, trotzdem lässt sich folgende Tendenz beschreiben: Neben den zumeist recht aufwendig gestalteten Haltestellen der Stadtbusnetze weisen in der Regel nur die zentralen Haltestellen der Regionalbusse eine höhere Ausstattungsqualität auf. Die peripheren, schwach bedienten Haltestellen zeigen jedoch hinsichtlich Mindestausstattung und Zustand deutliche Mängel.

KVG analysiert alle Haltestellen.

Durch die KVG Lippe wird zurzeit eine vollständige Erfassung aller Haltestellen durchgeführt mit dem Ziel eines Haltestellenkatasters. Bei der Erhebung der Haltestellen wird eine komplette Zustandsanalyse für alle Haltestellen im Kreis Lippe durchgeführt, die sowohl die vorhandene Infrastruktur als auch deren derzeitigen Zustand festhält.

Über eine Kategorisierung der Haltestellen und der Zuweisung eines Mindeststandards für jede Kategorie kann später daraus ein Maßnahmenkatalog, der alle Haltestellen im Kreis Lippe berücksichtigt, erstellt werden.

Unterschiedliche Systeme bei Busbeschleunigung.

Zur Infrastruktur gehören im weiteren Sinn auch alle Einrichtungen, die der Busbeschleunigung dienen. Hier sind im Kreis Lippe an verschiedenen Stellen Maßnahmen ergriffen worden. Allerdings sind je nach Gemeinde und Busunternehmer verschiedene Systeme im Einsatz, so

dass nicht von jedem Bus jede Maßnahme angesteuert werden kann.

4.5.9 Marketing

Die Aufgabe des Marketings wird durch die VGL wahrgenommen, die dies für das gesamte Kreisgebiet und für alle Angebote der Verkehrsunternehmen koordiniert.

Produktidentität / Marktauftritt

Eine eigene, einheitliche Identität des Regionalverkehrs („Corporate Identity“) besteht im Raum Lippe noch nicht (im Gegensatz dazu stehen die drei Stadtbussysteme, die eine eigene lokale Identität aufgebaut haben). Die Marktauftritte der verschiedenen Busunternehmer sind nur minimal aufeinander abgestimmt und weichen im Design stark voneinander ab. Das Angebot der VGL wird nicht als ein gesamtes Produkt wahrgenommen und beworben. Ein Image „Regionalbus im Kreis Lippe“ (analog zu den Stadtbusstädten) existiert nicht. Die zum Teil sehr unterschiedlichen Standards der eingesetzten Fahrzeuge erschweren eine einheitliche Identität zusätzlich.

Keine einheitliche Identität des Regionalverkehrs.

Fahrgastinformation

Einheitlicher präsentieren sich die Busunternehmer bei der Fahrgastinformation. Alle Fahrtenangebote sind in einem Fahrplanbuch (Lippe-Fahrplan) zusammengefasst, dessen Koordination bei der VGL liegt. Momentan weichen die Fahrpläne je nach Busunternehmer im Layout noch voneinander ab. Es laufen allerdings Bestrebungen, den Fahrplänen sowohl im Fahrplanbuch als auch an den Aushängen an den Haltestellen ein einheitliches Layout zu geben. In Vorbereitung ist außerdem eine Servicezentrale mit einem (Fahrplan-) Auskunftssystem für den Kreis

Alle Fahrplaninformationen in einem Fahrplanbuch.

Lippe incl. eines für den ganzen Kreis gemeinsamen AST-Buchungsservice.

Netzplan für das Kreisgebiet.

Weiter existiert für den Kreis ein Gesamtliniennetzplan Lippe, der in Heftform abgegeben wird. In diesem Netzplan sind alle Linien (differenziert nach Regionalbussen und Stadtbussen) dargestellt.

Einzelne Gemeinden verfügen neben dem Fahrplanbuch für den gesamten Kreis Lippe noch über ein lokales Fahrplanheft, das MOBIL IN..., in dem die für die Gemeinde relevanten Buslinien zusammengefasst sind.

4.5.10 Spezielle Belange

Frauen sind größte Benutzergruppe.

In der Benutzergruppe des ÖPNV stellen die Frauen einen überproportionalen Anteil. Auch die weitere Motorisierung der Gesellschaft wird wesentlich durch Frauen bestimmt, da sie heute über eine geringere Motorisierung als Männer verfügen und das Wachstumspotential deshalb bei ihnen liegt. Aus diesen Gründen sind Frauen bei der Planung von ÖPNV besonders zu berücksichtigen, was im Regionalisierungsgesetz im Absatz 9 des Paragraphen 2 festgehalten ist. Für die Umsetzung dieses Auftrags sind in dem Gesetz jedoch keine Angaben gemacht. Zentrale Bedeutung hat die Frage, ob und in welcher Form die spezifischen Bedürfnisse im Planungsinstrument Nahverkehrsplan bearbeitet werden können. Dieser ist, da als Rahmenplan konzipiert, für viele Forderungen nicht das richtige Instrument.

Belange im Konzept und in Empfehlungen umsetzen.

Ein Teil der Belange (vgl. dazu auch Kapitel 3.2.2) kann im Konzept umgesetzt werden, ein Teil wird in Form von Empfehlungen in den NVP eingehen können.

4.6 Nachfrage

4.6.1 Mechanisierte Verflechtungen

Wichtige Grundlage zur Analyse der Nachfrage ist das Maß der „mechanisierten Verflechtungen“. Mittels Verflechtungsmatrizen aus dem Verkehrsmodell werden die nachgefragten Wege in ihrer Häufigkeit abgebildet. Mit „mechanisierter Verflechtung“ bezeichnet man alle Wege, die entweder mit dem MIV, ÖV oder Fahrrad zurückgelegt werden. Die Verflechtungen strukturieren den zu bearbeitenden Raum: Sie zeigen die relevanten Beziehungen zwischen Gemeinden auf und geben zugleich das Potential vor, das mit dem ÖV erreicht werden kann.

→ vgl. zum Verkehrsmodell das Kapitel 5

Die Darstellung der Verflechtungen im Verbundraum verdeutlicht die unterschiedliche Ausgangslage für den ÖPNV im Raum Ostwestfalen Lippe. Während sich auf die großen Städte wie Bielefeld und Gütersloh ganz ausgeprägte Nachfrageachsen (hier findet man Achsen mit 80.000 bis 120.000 Wege am Tag) abbilden, die damit sehr gut mit einem ÖPNV bedient werden können, zeigt der Kreis Lippe nur sehr wenige starke Achsen. Das bedeutet aber, dass hier die Nachfrage zum einen zahlenmäßig geringer und zum anderen weniger gebündelt auf einige klare Ziele ist, sondern sich eher dispers im Raum verteilt. Das sind für den ÖPNV, der stark auf gebündelte Nachfrage angewiesen ist, soll er wirtschaftlich sein, ungünstige Voraussetzungen. Starke Achsen zeigen sich im Kreis Lippe in den Gemeinden, die sich in Vorortlage zu Bielefeld befinden. Dies gilt im besonderen Maße für Leopoldshöhe. Starke Verflechtungen bestehen weiterhin auf der Achse Herford - Bad Salzuflen - Lemgo / Lage - Detmold - Horn-Bad Meinberg. Besonders in den östlichen Gemeinden reduzieren sich die Verflechtungen deutlich.

→ Anlage 15, 23a und b

Nur wenige starke Achsen.

Disperse Nachfrage.

Ungünstige Voraussetzungen für ÖPNV.

4.6.2 Modal Split

Der heutige Modal Split im Kreis Lippe wurde ebenfalls mit Hilfe des Verkehrsmodells ermittelt. Die Darstellung

→ Anlage 16

Geringer ÖV-Anteil am Modal Split.

umfasst alle im Verbundraum zurückgelegten Wege (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr) ohne den Durchgangsverkehr. Entsprechend der oben beschriebenen schwierigen Ausgangslage für den ÖPNV im Kreis Lippe kann nicht mit einem hohen Anteil Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, gerechnet werden. Der für 1995 ermittelte Wert von einem Anteil ÖV von nur 4 Prozent ist auch für überwiegend ländlich strukturierte und dünn besiedelte Gebiete ein sehr geringer Wert. Er bestätigt die schwierigen Rahmenbedingungen.

4.6.3 Einsteiger

An einem Werktag benutzen im Kreis Lippe rund 50000 Fahrgäste den ÖPNV. Diese verteilen sich dabei ungleichmäßig über die einzelnen Linien.

Einsteiger pro Linie

Die Einsteiger pro Linie geben einen ersten Eindruck zur Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage. Unberücksichtigt bleiben bei dieser Auswertung die Einflussgrößen Linienlänge und Bedienungshäufigkeit.

■ Tabelle 4.6
Einsteiger

Einsteiger	Anteil Linien in %
unter 100	38
100 bis unter 500	29
500 bis unter 1000	18
1000 bis unter 1500	9
über 1500	6

Die durchschnittliche Linienbelastung beträgt zwischen 450 und 500 Einsteiger an einem Werktag. Ein Großteil

der Linien fällt in die Kategorie mit weniger als 100 Einsteigern pro Werktag. Dieser hohe Wert erklärt sich allerdings aus den vielen Schülerfahrten, die im Linienverkehr geführt werden und zum Teil nur 2 Fahrten am Tag im Einsatz sind. Ein Drittel der Linien im Kreis Lippe hat über 500 Einsteiger.

Sehr unterschiedliche Auslastung.

Weitere Kennziffern der Nachfrage

Über alle Haltestellen des Kreises gesehen steigen täglich im Durchschnitt rund 40 Fahrgäste pro Haltestelle ein. Dieser Wert schwankt dabei erheblich zwischen den zentralen Haltestellen in den Innenstädten und peripheren Haltestellen im dünn besiedelten ländlichen Raum. Pro Haltestellenabfahrt steigt im kreisweiten Durchschnitt 1 Fahrgast ein.

Im Durchschnitt steigen am Tag 40 Fahrgäste pro Haltestelle ein.

Die Fahrgäste, die den Bus im Kreis Lippe benutzen, legen durchschnittlich eine Entfernung von 8,5 km zurück. Damit werden werktags in der Summe für den gesamten Kreis 450'000 Fahrgastkilometer im straßengebundenen ÖPNV erreicht.

→ Anlage 17

Für eine grobe Abschätzung zur Auslastung der Fahrzeuge können die Fahrgastkilometer und Fahrzeugkilometer gegenübergestellt werden. Im Kreis Lippe wird durchschnittlich ein Wert von 13 Fahrgastkilometer pro Fahrzeugkilometer erreicht.

4.7 Finanzierung

4.7.1 Fördermittel und Ausgleichszahlungen

Fördermittel

Für die Finanzierung der Investitionen im ÖPNV existieren im Wesentlichen zwei Fördermöglichkeiten des Landes bzw. des Bundes, die im Gemeindeverkehrsfinanzie-

Förderung durch das Land und den Bund.

rungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz NW festgeschrieben sind.

- Förderung im Rahmen des GVFG von
 - Bau und Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse,
 - Verkehrsleitsystemen sowie Umsteigeparkplätzen,
 - Zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen, Betriebshöfen und zentralen Werkstätten,
 - Beschleunigungsmaßnahmen.

Förderung nach GVFG.

Die Förderung ist je nach Maßnahme bis zu einem Finanzierungsanteil von 90 Prozent der förderfähigen Kosten möglich.

- Fahrzeugförderung nach RegG NW für
 - die Beschaffung von Standard- Gelenk- und Midibussen,
 - die Abgeltung von Vorhaltekosten sowie
 - sonstige Investitionen im ÖPNV, falls Restbeträge aus den zugewiesenen Fördermitteln bestehen.

Förderung nach RegG NW.

Die Auszahlung der Landesfördermittel wird für den Kreis Lippe durch die KVG koordiniert.

Die oben beschriebenen Fördermittel beziehen sich auf die Förderung von Investitionsmaßnahmen.

Ausgleichszahlungen

Eine finanzielle Beteiligung des Landes oder des Bundes an den laufenden Betriebskosten ist nicht vorgesehen. Indirekt wird aber die Ertragssituation der Verkehrsunternehmen heute durch staatliche und kommunale Ausgleichszahlungen beeinflusst:

- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach §45a PBefG,
- Ausgleichszahlungen nach §62 SchwbG,
- Zahlungen der Gemeinden als Schulkostenträger (Schülermonatskarten) und
- Zahlungen der Gemeinden für zusätzliche Leistungen im Linienangebot.

§45a PBefG.

§62 SchwbG.

Schülermonatskarten.

Zusätzliche Zahlungen.

4.7.2 Finanzierung des heutigen ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Lippe ist eigenwirtschaftlich. Alle Linien sind daher nach §13 PBefG konzessioniert. Zur Eigenwirtschaftlichkeit tragen die verschiedenen staatlichen Ausgleichszahlungen bei.

ÖPNV eigenwirtschaftlich.

Im Jahr 1997 machte die Summe dieser Ausgleichszahlungen und sonstigen Zahlungen der Gemeinden bereits rund 80 Prozent der Gesamteinnahmen der Verkehrsunternehmen im Kreis Lippe aus.

Zu diesen gesicherten Einnahmen aus Ausgleichszahlungen kommen noch die Erträge aus dem Fahrscheinverkauf des Jedermannverkehrs. Diese machen noch 20 Prozent an den Gesamteinnahmen aus.

Erträge aus Fahrscheinverkauf.

4.8 Zusammenfassung

Heterogener Raum	Der Kreis Lippe ist ein heterogener Raum, in dem sich unterschiedliche Raumtypen wieder finden: von Vorortgemeinden bis zu ländlichen Gebieten sowie starken Mittelzentren. Bei den Verflechtungen besteht sowohl eine starke Ausrichtung auf das Oberzentrum Bielefeld als auch auf die Mittelzentren Bad Salzuflen, Lemgo und besonders die Kreisstadt Detmold. Insgesamt sind jedoch nur wenige wirklich nachfragestarke und gut bündelbare Achsen vorhanden. Besonders im östlichen Teil des Kreises mit seiner geringen Einwohnerdichte und dispersen Nachfrage steht der ÖPNV vor schwierigen Bedingungen.
Wenige nachfragestarke Achsen	
Heute Kompromisse bei Takt und Koordination.	Das heutige Angebot im ÖPNV ist trotz dieser schwierigen Ausgangslage hinsichtlich bestimmter Analyse Kriterien bereits sehr gut (vgl. Kap. 4.5). Bei der Bedienung und der Koordination werden jedoch durch die starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr Kompromisse beim klaren Takt und guten Übergängen gemacht. Auch die Vielzahl der Linienunterverläufe macht das heutige Angebot für den Benutzer unübersichtlich. Der NVP sollte deshalb vor allen bei diesen drei letztgenannten Punkten ansetzen und eine Vereinfachung des Angebots zum Ziel haben. Eine Steigerung des Modal Splits für den ÖV-Anteil wird auf Grund des niedrigen Ausgangswerts und der schwierigen Rahmenbedingungen nur mit einer vielfach höheren Betriebsleistung möglich sein.
Steigerung Modal Split für ÖV wird schwierig.	Beim ersten NVP für den Kreis Lippe geht es somit um die:
Vereinfachung.	<ul style="list-style-type: none">• Vereinfachung des Angebots (hinsichtlich Vertaktung und Linienverlauf),
Optimierung.	<ul style="list-style-type: none">• Optimierung des Angebots und
Differenzierung.	<ul style="list-style-type: none">• stärkere Differenzierung des Angebots nach den Funktionen Regionalbus und Stadt-/Ortsbus.