

## 7 U m s e t z u n g

(Grobkonzept A)

- Was wird vom Zielkonzept übernommen?
- Welche Linien sind vorgesehen?
- Wo kann man gut umsteigen?



## 7.1 Vorgehen

Die Gesellschafterversammlung der KVG Lippe hat in ihrer Sitzung im Dezember 1997 empfohlen, das Zielkonzept 2010 als Grobkonzept 2002/2003 umzusetzen. Das intensiv überarbeitete Zielkonzept kann somit im Projekt- ablauf als Grobkonzept A verstanden werden. Lediglich dort, wo auf die Rahmenbedingungen im Jahr 2002/2003 reagiert werden muß, kommt es zu entsprechenden Anpassungen.

Zielkonzept ist Grobkonzept.

Das Zielkonzept wird im Grobkonzept konkretisiert. Die Ebene der Linienkorridore wird verlassen; statt dessen werden Linien, Verknüpfungspunkte und Durchbindungen aufgezeigt. Die Fahrplanlagen werden soweit festgelegt, daß die Umsteigebeziehungen an den Verknüpfungspunkten anschaulich werden. Die Vorschläge im Grobkonzept sind soweit konkretisiert, daß von umzusetzenden Maßnahmen gesprochen werden kann.

Zielkonzept wird konkretisiert.

Die Ebene Umsetzung ist schließlich auch jene Ebene, auf der Empfehlungen zu Haltestellenausstattung, Tarif und Marketing ausgesprochen werden.

## 7.2 Maßnahmenprogramm

### 7.2.1 Vorgehen Maßnahmenprogramm

#### Inhalt

In der Umsetzung werden folgende Inhalte festgelegt:

1. Festlegung von Linien,
2. Festlegung von Verknüpfungspunkten mit Fahrplanlagen und Umsteigebeziehungen,
3. Festlegung von Bedienungsstandards auf einer generellen Stufe,

Maßnahmenprogramm für Linien, Verknüpfungspunkte und Bedienungsstandards.

Aussagen und Empfehlungen.

4. Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu Maßnahmenpaketen,
5. Aussagen zum Tarifsysteem,
6. Aussagen zur Beförderungsqualität,
7. Aussagen zur Infrastruktur und
8. Aussagen zum Marketing.

Die betrieblichen Maßnahmen der Umsetzung werden nicht nur wie im Zielkonzept auf der Ebene Aufwand und Ertrag relativ bewertet, sondern hinsichtlich ihrer Finanzierungsmöglichkeit beschrieben.

### Aufbau von Symmetriepunkten

Die für das Zielkonzept entwickelten Symmetriepunkte konnten weitgehend in die Umsetzung übernommen werden. Anpassungen ergaben sich aus folgenden Gründen:

Anpassungen bei den Symmetriepunkten.

1. Anpassungen an den Zustand ITF und SPNV zum Zeitpunkt 2002/2003 und
2. Anpassungen durch noch nicht realisierte Maßnahmen bei der Stadtbahn Bielefeld.

→ vgl. Karte 7.1 nächste Seite bzw. Anlage 33

Funktionierende Verknüpfungspunkte.

Die einzelnen Linien in der Umsetzung sind auf diese Symmetriepunkte ausgerichtet worden. Durch diese Vorgehensweise ergeben sich für den Kreis Lippe zahlreiche funktionierende Verknüpfungspunkte (siehe auch unter den Kapiteln Verknüpfungspunkte und Maßnahmenblätter). Für verschiedene Linien folgt aus dieser Herangehensweise eine Schiebung ihrer heutigen Fahrplanlage.

Der Idealfall, daß alle Linien zeitgleich auf ihre neuen Fahrplanlagen geschoben werden, ist nicht realistisch. Deshalb muß ein schrittweises Umsetzen der neuen Fahrplanlagen ins Auge gefaßt werden. Daher bestehen in einem Übergangszeitraum zwischen umgesetzten und

nicht umgesetzten Linien keine guten Umsteigebeziehungen. Solange die wichtigen Relationen gleichzeitig umgesetzt werden können, kann bzw. muß dieser Zustand der bewußten „Nicht-Koordination“ toleriert werden.

## 7.2.2 Anbieter im ÖPNV

### Verkehrsunternehmer

Die vorhandenen Verkehrsunternehmer sind der wichtigste Partner der KVG im Prozeß der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

1. Wie das Zielkonzept setzt sich auch die Umsetzung noch zum Teil über die heutige Verteilung der Konzessionen hinweg. Dahinter steht der Versuch, eine verkehrsplanerisch und wirtschaftlich sinnvolle Lösung auch dann ins Auge zu fassen, wenn dies Linien zweier verschiedener Verkehrsunternehmer betrifft. Die Zahl solcher Fälle ist im Kreis Lippe jedoch relativ gering, da ein Konzessionär bereits einen Großteil der Linien hält. Trotzdem ist die KVG hier ganz besonders auf die Kooperation der Verkehrsunternehmer angewiesen.
2. Die Verkehrsunternehmer verfügen über das Know-How und die betrieblichen Mittel (Fahrzeuge, Fahrpersonal etc.), um dieses Konzept fahren zu können. In der VGL findet sich ein Partner, der die notwendige Erfahrung hinsichtlich Koordination und Organisation der Verkehrsunternehmer hat. Ohne ihr Engagement kann die Umsetzung nicht gelingen.

Kooperation mit Verkehrsunternehmern wichtig.

Verkehrsunternehmer verfügen über Know-How.

### Linienangebot

Linienverläufe sind gegenüber dem heutigen Netz abgeändert und andere Durchbindungen realisiert worden. Trotzdem findet sich wie im Zielkonzept das heutige Li-

Heutiges Grundgerüst erkennbar.

niennetz wieder. Das bedeutet, daß jeder heute fahrende Verkehrsunternehmer auch in der Umsetzung berücksichtigt werden kann. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist darauf zu achten, daß die Verteilung von Mehrleistungen, Abtausch von Linienverläufen etc. nicht zu einer ungerechten Behandlung einzelner (vor allem der kleineren) Verkehrsunternehmen führt. Hier ist wieder die Kooperation mit den Verkehrsunternehmern und der VGL gefordert.

### Differenzierung des Angebots

Die Differenzierung des Angebots wie sie im Zielkonzept beschrieben wird, wird ebenso in die Umsetzung übernommen. Auch in der Umsetzung werden die Linien in

1. Regionalbusse,
2. Stadtbusse, die in Trägerschaft der Städte (Stadtbusstädte) sind,
3. übrige Stadt- und Ortsbusse sowie
4. das Ergänzungsnetz

unterteilt.

Differenzierung wie im Zielkonzept

### 7.2.3 Linien

#### Linien des Ergänzungsnetzes und der Stadtbusstädte

Schüler- und Bedarfsverkehr unverändert übernommen.

Im Ergänzungsnetz werden die heutigen Schüler- und AST/ALF- Verkehre **unverändert** übernommen. Der Schülerverkehr unterliegt der ständigen Anpassung und Optimierung an Schulstandorte, Schulzeiten und Wohnorte der Schüler. Die (mögliche) Optimierung dieser Verkehre ist ein Prozeß zwischen Verkehrsunternehmern und Gemeinden.

Stadtbusstädte unverändert.

Die Stadtbussysteme der drei Stadtbusstädte sind nicht Gegenstand des NVP des Kreises Lippe. Für den Zeithorizont 2002/2003 werden die Stadtbuslinien daher unverändert übernommen.

In dem Kapitel „Maßnahmenblätter“ werden die Verkehre des Ergänzungsnetzes und der Stadtbusstädte deshalb nicht aufgelistet.

## Überarbeitete und neue Linien

Überarbeitet werden die übrigen Linien des Regional- und Ortsverkehrs. Aus den Korridoren des Zielkonzepts sind Linienverläufe geworden. Auch diese beinhalten in ihrer konkreten Ausgestaltung noch Variationsmöglichkeiten (innerörtlicher Linienweg, Haltestellenlagen, Umgehung problematischer Kreuzungen etc.). Die Linien werden aber hinsichtlich der Inhalte

- Linienverlauf (grob),
- vorgesehener Fahrzeit,
- Verknüpfungspunkte und Fahrplanlagen,
- Kurspaaren, Takt und Bedienungszeitraum

festgelegt.

Insgesamt werden 55 neue oder überarbeitete Linien präsentiert, davon 41 Linien des Regionalverkehrs und 14 Linien mit lokaler Funktion.

Auf den Maßnahmenblättern sind den Linien aus Gründen der Eindeutigkeit neue Liniennummern gegeben worden. Diese dienen ausschließlich der eindeutigen internen Darstellung im NVP.

Linienverlauf kann in der konkreten Ausgestaltung noch angepaßt werden.

→ Anlage 35 bis 40

55 Maßnahmenblätter.

Neue Liniennummern aus Gründen der Eindeutigkeit.

## 7.2.4 Verknüpfungspunkte

### Vorgesehene Verknüpfungspunkte

→ vgl. vorherige Karte 7.1  
bzw. Anlage 33

Durch veränderte Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt 2002/2003 haben sich einige Anpassungen bei den Verknüpfungspunkten gegenüber dem Zielkonzept ergeben. Für das Umsetzungskonzept sind auf dem Gebiet des Kreises Lippe folgende Verknüpfungspunkte und Fahrplananlagen definiert:



Gemeinde	Verknüpfungspunkt	1. Fahrplanlage	2. Fahrplanlage
Augustdorf	Rathaus	00.00/30	
Bad Salzuflen	ZOB	00.15	00.45
Bad Salzuflen	Schötmar Markt	00.15	00.45
Bad Salzuflen	Bahnhof	00.20/35	
Bad Salzuflen	Am Markt	00.15	00.45
Bartrup	Bahnhof	00.30	00.00
Blomberg	Deutsche Bank	00.15/45	
Detmold	Bahnhof Detmold	00.00 00.30	00.15 00.45
Detmold	Berlebeck - Weidmüller	00.00	
Extertal	Bösingfeld	00.15/45	
Extertal	Almena	00.00	
Horn - Bad Meinberg	Bhf. Horn - Bad Meinberg	00.30	00.15/45
Horn - Bad Meinberg	Busbahnhof Bad Meinberg	00.30 (gespreizt)	
Horn - Bad Meinberg	Mittelstraße	00.30 (gespreizt)	
Kalletal	Hohenhausen	00.30	
Lage	Bahnhof Lage	00.45	00.15
Lemgo	Bahnhof Lemgo	00.00	00.30
Lemgo	Treffpunkt Stadtbus	00.00 00.30	00.15 00.45
Leopoldshöhe	Markt	00.45	00.15
Leopoldshöhe	Bhf. Oerlinghausen	00.30	00.00
Lügde	Rischenau Post	00.00	
Oerlinghausen	Markt	00.00 (gespreizt)	
Schieder Schwalenberg	Bahnhof Schieder	00.00	
Schlangen	Kohlstädt Ortsmitte	00.15/45	

■ Tabelle 7.1  
Definierte Verknüpfungspunkte

Die Fahrplanlagen sind wie folgt zu lesen:

- Die 1. Fahrplanlage ist in der Regel die (Haupt-) Fahrplanlage. Zu dieser Fahrplanlage sind mehr Busse miteinander verknüpft oder der bessere Übergang zur Bahn realisiert als in der 2. Fahrplanlage. Bei wichtigen Verknüpfungspunkten wie z.B. Lemgo: Bahnhof oder Bad Salzuflen: ZOB ergeben sich durch den 30-Minuten-Takt einiger Linien zweite Fahrplanlagen.
- Darstellungen mit einem Schrägstrich (00.15/45) bedeuten, daß hier ein halbes Rendez-Vous realisiert wird. Der Bus passiert den Verknüpfungspunkt in die eine Richtung um 00.15, in die andere Richtung um 00.45. Der Übergang zwischen den Bussen kann in eine Richtung (die relevante Relation) optimiert werden.

### ITF / NVP SPNV

Abweichungen zwischen ITF und NVP SPNV für Schieder und Blomberg.

Die Verknüpfungspunkte Schieder und Blomberg weichen in der Phase ITF noch um wenige Minuten von der Ideallage ab. Erst mit Realisierung des NVP SPNV können sie auf die absolute Symmetrie geschoben werden. Trotzdem konnten die Übergänge Bus - Schiene (auf Grund eines Spielraums bei den Fahrzeiten zu den anderen Verknüpfungspunkten) schon in der Phase ITF aufeinander abgestimmt werden.

### Besonderheiten

Verknüpfungspunkt Detmold ist Besonderheit.

Der Verknüpfungspunkt Detmold ist nicht auf eine Zeit festgelegt. Auf Grund der Vielzahl von Linien, ihrem zum Teil halbstündlichen Bedienungsangebot und der gespreizten Fahrplanlage der Bahn ergeben sich letztlich jede Viertelstunde Verknüpfungen und gute Übergänge.

In Barntrup konnten nicht alle Umsteigebeziehungen optimiert werden. So wurden zwei Umsteigesysteme zu zwei verschiedenen Fahrplanlagen aufeinander abgestimmt. Bei Einführung eines 30-Minuten-Taktes würden die Anschlüsse hingegen in alle Richtungen funktionieren.

Barntrup nicht ganz optimal.

## Fahrplanlage Stadtbusse der Stadtbusstädte

Die Fahrplanlagen der bestehenden Stadtbusse der drei Stadtbusstädte fügen sich bereits gut in das System ein. Trotzdem könnte die Abstimmung durch folgende Maßnahmen noch verbessert werden:

Stadtbusse fügen sich ins System ein.

- Das Rendez-Vous am Treffpunkt in Lemgo ist heute in der Zeitspanne, in der der Stadtbus im Halb-Stunden-Takt fährt, auf 00.15 und 00.45 gelegt. Hier wäre die Lage 00.00 und 00.30 für den Umstieg auf die Regionalbusse geeigneter.
- Für den Umstieg in Bad Salzuflen zwischen Regionalbus und Stadtbus wäre die Fahrplanlage der Stadtbusse am Markt in der Lage 00.15 und 00.45 ideal.
- Auf Grund der vier Fahrplanlagen der Regionalbusse in Detmold kann die heutige Fahrplanlage der Stadtbusse beibehalten werden.

## Verknüpfungspunkte außerhalb des Planungsgebietes

Die Festlegung der Fahrzeiten und die Fixierung der Linienendpunkte auf dem Gebiet Lippe hat zwangsläufig auch die Fixierung an den Linienendpunkten, die außerhalb des Planungsgebiets liegen, zur Folge. Es ist gelungen, auch an diesen Endpunkten die Übergänge zu optimieren.

Verknüpfungspunkte außerhalb Planungsgebiet.

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei entstanden:

■ Tabelle 7.2  
Verknüpfungspunkte außerhalb

Gemeinde	Verknüpfungspunkt	Fahrplanlage
Schloß Holte	Bahnhof	00.15
Paderborn	Bahnhof	00.00
Vlotho	Bahnhof	00.00
Bad Pyrmont	Bahnhof	00.00

Die Realisierung dieser Fahrplanlagen ist nur in Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Nachbarkreise möglich.

### 7.2.5 Bedienung

#### Takt

Vertaktung vorgesehen.

In der Umsetzung ist ein wichtiges Ziel die Vertaktung der regionalen Linien. Dieses Ziel ist für die Linien im Ergänzungsnetz nicht zu erreichen, für alle anderen Linien sind jedoch klare Vertaktungen vorgesehen. Abweichungen vom vorgeschlagenen vertakteten Linienkonzept sind in Absprache zwischen Verkehrsunternehmen, Schulen und Aufgabenträger möglich, um besonderen Bedürfnissen des Schülerverkehrs auf schwach nachgefragten Relationen zu entsprechen. Trotzdem bleibt das Ziel, eine weitestgehende Vertaktung anzustreben.

#### Bedienungsangebot der Regionalbuslinien

Bedienungsangebot wie im Zielkonzept.

Das Bedienungsangebot ist aus den Vorgaben des Zielkonzepts übernommen worden. Die Regionalbuslinien entlang den stärksten Verflechtungsachsen fahren werktags in einem 30-Minutentakt. Es sind im wesentlichen die Linien von Bad Salzuflen und Leopoldshöhe Richtung Bielefeld (und von Bad Salzuflen Richtung Herford), sowie die Buslinien zwischen Detmold - Lemgo - Bad Salzuflen.

Die übrigen Linien verkehren werktags im 60-Minutentakt. Die Linien sind gemäß ihrer Nachfrage zu meist als 60-plus- oder 60-minus-Takte angelegt. Im ersten Fall gibt es zu den Spitzenzeiten noch zusätzliche Kurspaare, im zweiten Fall wird auf Grund der geringeren Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten tagsüber ausgedünnt.

Bei der Überarbeitung der Regionalbuslinien und ihrer Fahrplanlage sind durch das zeitliche Versetzen von Linien, die auf bestimmten Abschnitten gleiche Linienverläufe haben, zahlreiche weitere Siedlungsgebiete in einem 30-Minutentakt erschlossen worden. Überlagerungen von zwei Regionalbuslinien im 60-Minutentakt zu einem 30-Minutentakt ergeben sich auf folgenden Abschnitten:

- Herford - Bad Salzuflen
- Bad Salzuflen - Knetterheide
- Leopoldshöhe Markt - Bielefeld
- Billinghamen - Lage
- Hagen - Lage
- Pivitsheide - Detmold
- Diestelbruch - Detmold
- Remmighausen - Detmold
- Holzhausen - Horn - Bad Meinberg - Fissenknick
- Schieder - Schwalenberg
- Lügde - Bad Pyrmont
- Alverdissen - Barntrop
- Voßheide - Lemgo.

Durch Versetzen von Linien  
Verdichtung auf 30-Minutentakt.

Abschnitte im 30-Minutentakt.

Das Bedienungsangebot am Samstag wird gegenüber den Werktagen vor allem auf den Linien im 60-plus-Takt auf einen 60-Minutentakt reduziert. Am Sonntag wird ein Grundgerüst an Linien aufrechterhalten, so dass ein Mindestangebot im ÖPNV besteht.

Grundgerüst am Sonntag.

Nicht zu große Ausbauabschnitte.

### Bedienungsangebot der Stadtbus- und Ortsbuslinien

Bei Stadt- und Ortsbussen ist prinzipiell ein 30-Minutentakt wünschenswert. Die Stadtbusse der drei Stadtbusstädte verkehren heute in einem 30-Minuten-Grundtakt mit Verdichtungen auf einen 15-Minutentakt. Dieses Angebot wurde unverändert übernommen.

Im Kreis Lippe gibt es aber eine Reihe von (zum Teil relativ kleinen) Gemeinden, die heute nur über ein sehr eingeschränktes lokales Bussystem verfügen. Im Sinne eines behutsamen und sukzessiven Vorgehens sollen hier nicht zu große Ausbauschritte auf einmal vorgesehen werden.

Der NVP unterscheidet zwischen Gemeinden, die heute bereits ein Ortsbussystem haben, und solchen, in denen ein Ortsbus erst in Ansätzen vorhanden ist. Für erstere ist eine Verdichtung oder ein Ausbau des heutigen Angebots vorgesehen, für die anderen die grundsätzliche Konzipierung eines Stadt- bzw. Ortsbussystems.

### 7.2.6 Einzelne Maßnahmenblätter

Je Linie ein Maßnahmenblatt.

Für jede bearbeitete Linie des regionalen und örtlichen Verkehrs ist ein Maßnahmenblatt erstellt worden.

→ vgl. Karte 7.2 nächste Seite bzw. Anlage 34

Auf der nächsten Seite ist zur Übersicht ein Liniennetzplan dargestellt.

Lesehilfe.

Danach folgt eine Lesehilfe und daran anschließend die insgesamt 55 Maßnahmenblätter.

Maßnahmenpakete im Kapitel 7.2.7

Im nächsten Kapitel werden die einzelnen Maßnahmen zu Maßnahmenpaketen zusammengefasst.



